

НАЛОГОВАЯ ПОДДЕРЖКА АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ В РОССИИ В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КРИЗИСОВ

А. В. Кулинка

*2 курс магистратуры, экономический факультет, Санкт-Петербургский
государственный университет, Россия, e-mail: kulinka.av@yandex.ru*

Научный руководитель: Н. В. Покровская

*кандидат экономических наук, доцент кафедры теории кредита и финансового
менеджмента Санкт-Петербургский государственный университет, Россия,
e-mail: n.pokrovskaja@spbu.ru*

Авиаперевозки, как одна из наиболее пострадавших отраслей в условиях кризиса, вызванного пандемией COVID-19, а также текущей нестабильной ситуацией в России и мире, требует особого внимания со стороны государства в части разработки мер налоговой поддержки и стимулирования деятельности. Целью настоящей работы выступает анализ разработанных и принятых в России мер налоговой поддержки в период 2019–2022 гг. и определение необходимости дальнейшего налогового стимулирования авиаотрасли в России.

В работе исследуется динамика налоговой нагрузки по отдельным видам налога для анализируемого вида деятельности, делается вывод о наиболее значимом налоге для отрасли, на который следует в большей мере направлять налоговую поддержку. Кроме того, в работе приведены результаты анализа и структурирования разработанных и принятых мер налоговой поддержки компаний деятельности воздушного транспорта в России в период 2019–2022 гг.

Ключевые слова: налоговая поддержка; пандемия COVID-19; деятельность воздушного транспорта.

TAX SUPPORT FOR AIR TRANSPORTATION IN RUSSIA IN THE CONDITIONS OF ECONOMIC CRISES

A. V. Kulinka

*2-nd year of Master's Degree, Faculty of Economics, St. Petersburg State University,
Russia, e-mail: kulinka.av@yandex.ru*

Supervisor: N. V. Pokrovskaya

*PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Credit Theory and Financial
Management, St. Petersburg State University, Russia, e-mail: n.pokrovskaja@spbu.ru*

Air transportation, as one of the most affected industries in the crisis caused by the COVID-19 pandemic, as well as the current unstable situation in Russia and the world,

requires special attention from the state in terms of developing tax support measures and stimulating activities. The purpose of this work is to analyze the tax support measures developed and adopted in Russia in the period 2019–2022 and to determine the need for further tax incentives for the aviation industry in Russia.

The article explores the dynamics of the tax burden for certain types of tax for the analyzed type of activity, concludes about the most significant tax for the industry, to which tax support should be directed to a greater extent. In addition, the article presents the results of the analysis and structuring of the developed and adopted measures of tax support for air transport companies in Russia in the period 2019–2022.

Keywords: tax support; COVID-19 pandemic; air transport activities.

Российский рынок перевозок воздушным транспортом постоянно находится в процессе трансформации и модернизации в связи с очень часто меняющимися условиями функционирования и изменением тенденций развития в результате различных геополитических и иных событий. Последними из таких событий стали пандемия новой коронавирусной инфекции 2019–2021 гг. [1] и санкционное давление со стороны недружественных стран в 2022–2023 гг. Это привело к беспрецедентному падению спроса на авиаперевозки, и деятельность воздушного транспорта попала в перечень наиболее пострадавших секторов. В связи с этим в условиях масштабной экономической неопределенности и вызовов российским законодателем был разработан обширный пакет мер налоговой поддержки компаний, действующих в России для преодоления последствий экономических кризисов в периодах 2019–2023 гг.

В таблице приведены данные, определенные налоговым калькулятором по расчету налоговой нагрузки для организаций, находящихся на общем режиме налогообложения, размещенном на сайте ФНС в разделе «Прозрачный бизнес». К сожалению, калькулятор позволяет охватить только периоды 2019–2021 гг., тем не менее эти данные позволяют оценить изменение налоговой нагрузки по отрасли в результате влияния пандемии COVID-19. Выгрузка данных произведена для вида экономической деятельности 51 (по общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД) – деятельность воздушного и космического транспорта). Поскольку калькулятор рассчитывает значения по каждому региону отдельно, для анализа взят наиболее крупный и значимый регион – г. Москва, т. к. именно в данном регионе согласно отчету ФНС по форме 1-НОМ в разрезе субъектов Российской Федерации уплачивается наибольшая сумма налогов по виду деятельности «Транспортировка и хранение – всего».

Анализ приведенных в таблице данных показывает, что наибольшее значение налоговой нагрузки стабильно приходится на налог на добавленную стоимость. Традиционным инструментом фискальной поддерж-

ки является налог на прибыль организаций [2; 3]. Однако именно для авиаперевозчиков большинство мер налоговой поддержки должно быть направлено именно на НДС. В частности, в анализируемые периоды уже были приняты следующие меры поддержки для авиаперевозчиков в части НДС: льготная ставка НДС для операций по продаже гражданских воздушных судов, работ и услуг по их строительству, а также по передаче по договорам лизинга; освобождение от НДС ввоза авиационных двигателей, запчастей и комплектующих, используемых для строительства, ремонта и модернизации в России гражданских воздушных судов и льготная ставка НДС (0 %) по реализации указанных выше комплектующих; продление действия льготной ставки НДС (10 %) на все перелеты внутри страны на 2021 и 2022 гг.

Значение показателей налоговой нагрузки для деятельности воздушного и космического транспорта для субъекта РФ: г. Москва, 2019-2021 гг., %

Показатель	2019	2020	2021
Нагрузка по налогу на прибыль	0,38	0,19	0,78
Нагрузка по НДС	6,75	3,76	7,84

Все эти меры позитивно сказались на деятельности российских авиаперевозчиков. Таким образом, разработанных и принятых в период коронакризиса мер было бы достаточно, чтобы российским авиакомпаниям в ближайшее время выйти из кризиса. Это положительно отличает налоговую политику России от опыта иных стран [4]. Однако процесс выхода из коронакризиса стал затруднительным вследствие начала нового экономического кризиса в России в феврале 2022 года, негативные последствия которого отражаются на российских авиакомпаниях и в настоящее время.

Библиографические ссылки

1. Многогранность современной пандемической реальности / Под ред. Е. С. Вылковой. СПб. : 2021. 300 с.
2. Покровская Н. В. Разделение поступлений по налогу на прибыль организаций между региональными и местными бюджетами в Российской Федерации // Инновационное развитие экономики. 2019. № 3-1(33). С. 235–239.
3. Синенко О. А. Практика применения механизмов регулирования в особых экономических зонах и IT-кластерах как элемент развития цифровизации // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2019. № 46. С. 251–264.
4. Погорлецкий А. И., Покровская Н. В. Сравнительный анализ мер фискального регулирования стран G20 в эпоху коронакризиса и в посткоронавирусной перспективе // Journal of Applied Economic Research. 2021. Vol. 20, Iss. 1. С. 31–61.