

**СУБСИДИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК КАК МЕХАНИЗМ
ПОВЫШЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ
ТРУДНОДОСТУПНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ**DOI: <https://doi.org/10.24891/rrdujb>EDN: <https://elibrary.ru/rrdujb>**Ирина Олеговна ПОЛЕШКИНА**

доктор технических наук, доцент, старший научный сотрудник, Московский государственный технический университет гражданской авиации (МГТУ ГА), Москва, Российская Федерация

e-mail: ipoleshkina@mail.ru

ORCID: 0000-0003-3481-3256

SPIN: 9192-8434

История статьи:

Рег. № 623/2025

Получена 01.10.2025

Одобрена 09.11.2025

Доступна онлайн

25.12.2025

Специальность: 5.2.3

УДК 656.03

JEL: R41, R42

Ключевые слова:воздушный транспорт,
внутрирегиональные
авиационные
маршруты, местные
авиаперевозки,
субсидируемые
маршруты,
авиационная
доступность,
авиационная
подвижность населения**Аннотация****Предмет.** Развитие транспортной инфраструктуры, государственная поддержка отрасли гражданской авиации.**Цели.** Оценка эффективности политики, направленной на обеспечение транспортной связанности регионов России и повышение доступности авиаперевозок для различных групп населения. Обобщение опыта зарубежных стран по организации авиаперевозок в удаленные населенные пункты.**Методология.** Сравнительный анализ, математический анализ.**Результаты.** Установлено, что эффективность реализации программ по осуществлению авиаперевозок в труднодоступных регионах определяется объективностью методики отбора маршрутов, на выполнение рейсов по которым должны предоставляться государственные субсидии. Выделены несколько категорий внутренних авиационных маршрутов России, требующих финансовой поддержки.**Выводы.** Необходима разработка механизма включения внутрирегиональных авиационных маршрутов большой протяженности в программы федерального софинансирования.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2025

Для цитирования: Полешкина И.О. Субсидирование пассажирских авиаперевозок как механизм повышения авиационной подвижности населения труднодоступных регионов России // Региональная экономика: теория и практика. – 2025. – № 12. – С. 99 – 115. DOI: 10.24891/rrdujb EDN: RRDUJB**Введение**

Российская Федерация характеризуется большой площадью территории, значительным ресурсным потенциалом, особенностями расселения, природно-климатическими ограничениями, что требует рациональной организации пространства и актуализирует проблему транспортной связанности. Особое внимание необходимо уделять отдаленным и труднодоступным регионам Сибири, Дальнего Востока и Арктики, экономическая ситуация в которых, в силу географических особенностей,

хуже, чем по стране в целом. Вместе с тем эти регионы играют важную роль в обеспечении национальной безопасности.

За последние годы сделан большой шаг вперед с точки зрения экономической поддержки Арктических территорий России, Сибири и Дальнего Востока: принята стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации¹ до 2035 г., действует Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока² на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г., принята Стратегия пространственного развития страны³. В этих документах особое внимание уделяется обеспечению круглогодичного транспортного сообщения с удаленными и труднодоступными территориями, организации воздушных перевозок из регионов Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении по специальным тарифам, выполнению регулярных рейсов по социально значимым маршрутам Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, Арктической зоны Российской Федерации.

Большая часть пассажирских перевозок в Арктической зоне и в труднодоступных регионах Сибири и Дальнего Востока выполняется исключительно воздушным транспортом. Экономически обоснованная стоимость таких перелетов оказывается несопоставимо выше средней стоимости перелета во внутренней маршрутной сети страны (между аэропортами опорной сети), что приводит к снижению авиационной подвижности населения, проживающего на этих территориях⁴ [1]. Авиационная подвижность населения этих территорий на 40% ниже среднероссийского значения (0,58 поездки на одного жителя в год [2]). Однако в советский период региональная и местная авиация обеспечивали высокую транспортную доступность удаленных территорий [3].

Отметим, что в странах, где также существуют проблемы транспортного обслуживания, уровень авиационной подвижности жителей удаленных территорий в 5–8 раз выше, чем в России (4,2 поездки в год в Норвегии, 3,3 поездки в год – в Австралии). Согласно показателям «Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 г. и на перспективу до 2036 г.», в 2030 г. должно быть достигнуто значение авиационной подвижности населения на уровне 1,08 поездки в год на одного чел. Для достижения этого показателя реализуются следующие меры:

- предоставление субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети в обход Москвы;
- предоставление субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок для населения (субсидирование авиаперевозок на Дальний Восток и в Калининград);
- предоставление субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление воздушных перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам Дальневосточного федерального округа⁵.

Современный этап развития системы субсидирования воздушных перевозок в Российской Федерации начался с принятия Постановления Правительства Российской Федерации от 27.03.2013 № 265

¹ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (утв. Указом Президента Российской Федерации от 26.10.2020 № 645). URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972>

² Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г. URL: <https://www.eao.ru/o-eao/sotsialno-ekonomicheskoe-razvitiye-eao/natsionalnaya-programma-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-dalnego-vostoka-na-period-do-2024-goda-i/>

³ Стратегия пространственного развития России до 2030 г. с прогнозом до 2036 г. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitiye/strategicheskoe_planirovaniye_prostranstvennogo_razvitiya/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rossii_do_2030_goda_c_prognozom_do_2036_goda/

⁴ Полешкина И.О. Методика оценки транспортной доступности населенных пунктов Арктической зоны России // Железнодорожный транспорт. 2022. № 5. С. 32–37.

⁵ Постановление Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». URL: <https://base.garant.ru/71843998/>

«О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов»⁶. Программа была нацелена на стимулирование повышения доступности авиатранспортных услуг за счет предоставления субсидий авиакомпаниям, выполняющим рейсы по определяемым государством маршрутам с отсутствующим железнодорожным сообщением [4]. В 2024 г. по субсидируемым тарифам было перевезено более 5 млн чел. (около 6% внутреннего пассажиропотока). За январь–май 2025 г. количество проданных субсидируемых билетов достигло 56% от уровня 2024 г. Более половины билетов реализовано по программе субсидирования региональных воздушных перевозок пассажиров и формирования региональной маршрутной сети.

Однако значительная часть субсидируемых региональных маршрутов является коммерчески эффективной [5]. На программу субсидирования перевозок на Дальний Восток и в Калининград приходится 43% реализованных билетов. Менее 6% субсидий приходится на программу поддержки социально значимых маршрутов Дальневосточного федерального округа. Распределение федеральных субсидий между удаленными и труднодоступными субъектами Российской Федерации крайне неоднородно и не всегда соотносится с актуальным уровнем транспортной доступности и экономической эффективности.

Цель данного исследования – оценка механизма формирования перечня субсидируемых маршрутов и определение причин несбалансированности в распределении средств между социально значимыми маршрутами. Важнейшей задачей является устранение проблемы «транспортной дискриминации» некоторых регионов; следует также определить показатели, учет которых позволяет оценить эффективность субсидий.

Методы исследования

В ходе исследования изучен опыт зарубежных стран в обеспечении государственной поддержки авиaperезовок в удаленные и труднодоступные населенные пункты. Оценка методов государственной поддержки авиaperезовок в удаленные и труднодоступные населенные пункты осуществлялась на основе обзора научных публикаций на английском и русском языках. Выборка статей охватывает временной интервал с 2010 по 2024 г.

Выделено четыре основных подхода к организации авиaperезовок в удаленные районы:

- субсидирование установленного перечня маршрутов;
- поддержка пассажиров через субсидирование стоимости билетов;
- поддержка авиакомпаний посредством прямого финансирования;
- субсидирование деятельности аэропортов.

Автором выполнена сравнительная оценка этих подходов с точки зрения обеспечения транспортной доступности удаленных и изолированных территорий и полученного социального эффекта. Проведен сравнительный анализ программ субсидирования авиационных маршрутов, реализуемых в США, Европейском союзе и Австралии. Рассмотрены действующие механизмы субсидирования пассажирских авиaperезовок в России и критерии их отбора по трем действующим программам.

На основании открытых данных Агентства воздушного транспорта проведен ортодромический анализ субсидируемых авиационных маршрутов в России; были установлены проблемы, связанные с определением приоритетного перечня субсидируемых маршрутов на федеральном уровне. На основании статистических данных, предоставленных Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия), рассмотрен объем региональных средств, выделяемых на субсидирование пассажирских авиaperезовок по маршрутам, соединяющим столицу региона (г. Якутск) с центрами арктических районов, за период с 2020–2024 гг.; определена доля пассажиров, совершивших перелет по субсидируемым тарифам; оценено влияние данной программы

⁶ Постановление Правительства Российской Федерации от 27.03.2013 № 265 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов». URL: <https://base.garant.ru/70348438/>

на увеличение пассажиропотока авиакомпаний «Полярные авиалинии» и «Якутия». При проведении сравнительного анализа субсидирования перевозок по выбранным маршрутам учитывалось состояние транспортной системы региона, наличие альтернативных способов перемещения между начальным и конечным пунктами маршрута.

Автором рассмотрена ортодромическая протяженность субсидируемых маршрутов на территории региона и проведено сравнение ортодромической протяженности этих маршрутов с протяженностью межрегиональных авиационных маршрутов, включенных в программу федерального финансирования.

Зарубежный опыт реализации программ поддержки пассажирских авиаперевозок в удаленные и труднодоступные населенные пункты

Начиная с 2011 г. по всему миру наблюдается резкое увеличение числа публикаций, в которых анализируется влияние методов субсидирования авиаперевозок на изменение социально-экономических показателей региона. По мнению зарубежных исследователей, на эффективность субсидий влияют такие показатели, как пассажиропоток, уровень благосостояния, а также экологическая обстановка. В работе [6] выделены показатели, наиболее часто учитываемые при оценке эффектов от предоставления субсидий авиаперевозчикам (рассматривается период с 1974 г. по август 2019 г.). Так, самым распространенным показателем является «повышение уровня авиационной связанности» (40,9% публикаций). Следующими по значимости выступают такие показатели, как «изменение стоимости билетов» (16,4% публикаций), «изменение количества перевезенных пассажиров» (10,9% публикаций), «изменение регулярности выполнения рейсов» (10% публикаций). Можно утверждать, что влияние авиационной связанности удаленных поселений на социальные факторы (доступность образования, медицинского обслуживания, общественное взаимодействие, трудовая мобильность) недооценено.

Программы государственного субсидирования воздушного транспорта (финансирование строительства и реконструкции аэропортовой инфраструктуры, финансирование частных авиакомпаний) реализовывались во многих странах на протяжении всего XX в. В 1978 г. в США из-за избыточного объема финансирования был принят Airline Deregulation Act, направленный на сокращение государственной поддержки воздушного транспорта. Принятие этого акта оказало влияние на изменение государственных программ поддержки воздушного транспорта во многих странах, что способствовало появлению бюджетных авиакомпаний (low-cost airlines), которые позволили существенно увеличить объем пассажирских авиаперевозок по всему миру [7].

Вместе с тем демократизация рынка авиаперевозок привела к резкому сокращению количества маршрутов, выполняемых в удаленные населенные пункты при низком пассажиропотоке, так как без государственной поддержки такие маршруты стали для коммерческих авиакомпаний убыточными⁷. Однако впоследствии в разных странах на общенациональном, региональном и местном уровнях стали разрабатываться программы субсидирования авиаперевозок в удаленные и изолированные населенные пункты. Основу таких программ составили четыре принципа:

- поддержка маршрутов;
- поддержка пассажиров;
- поддержка авиакомпаний;
- поддержка аэропортов.

Наиболее распространенный в мировой практике механизм субсидирования авиаперевозок в удаленные и труднодоступные населенные пункты – программы поддержки маршрутов. Эти программы часто реализуются на основе установления обязательств по оказанию государственных услуг в странах, где рынок воздушных авиаперевозок либерализован, например в США (Essential Air Service Program), в странах Европейского союза (Public Service Obligations) [8], в Австралии (Australian Remote Air Service Subsidy) [9]. Для выполнения этих обязательств правительства заключают краткосрочные договоры с авиакомпаниями на выполнение рейсов по определенным маршрутам с заданными условиями по уровню обслуживания, типу воздушных судов, расписанию,

⁷ Kinene A. Decision Models for the Procurement of Subsidised Air Services. Linköping, LiU-Tryck, 2021, 29 p.

частоте, тарифам и пр. Авиакомпании могут получить от правительства субсидии на выполнение этих рейсов и/или гарантии о монопольном предоставлении услуг на данном рынке [10].

В некоторых странах Европейского союза (например, в Испании и Португалии) программа Public Service Obligations (PSOs) реализуется совместно с программами поддержки пассажиров за счет предоставления скидок на приобретение билетов. В Чехии, Португалии, Греции, Ирландии, Финляндии, Норвегии, Исландии и Швеции исполнение программы PSOs осуществляется правительством на национальном уровне, в то время как во Франции, Германии, Великобритании, Италии, Испании реализация программы находится в ведении региональных властей [11]. Недостатком данной программы является непрозрачность критериев отбора поддерживаемых маршрутов (отсутствие приемлемого наземного сообщения, низкий уровень дохода местных жителей, недостаточный объем пассажиропотока). В результате распределение субсидий между странами Европейского союза и регионами этих стран крайне неоднородно; имеются различия по общему количеству поддерживаемых маршрутов, по размеру субсидий в расчете на одного пассажира; предъявляются разные требования к вместимости воздушных судов, обслуживающих маршруты [12, 13]. Так как целью программы PSOs является обеспечение предоставления жизненно важных услуг, то в большинстве стран программа реализуется на основе субсидирования «точечных» маршрутов, соединяющих отдаленные населенные пункты с ближайшим городским центром. Другая ситуация характерна для стран, в состав которых входит большое количество островов (Франция, Шотландия и Португалия), где программа PSOs направлена также на обеспечение доступа к транспортной сети и развитие ее связанности [10].

В США действуют более прозрачные критерии отбора поддерживаемых правительством маршрутов: маршруты должны были субсидироваться до принятия Airline Deregulation Act в 1978 г, поселение должно быть расположено на расстоянии более 175 миль (281 км) от ближайшего крупного или среднего аэропорта (за исключением маршрутов на Аляске и Гавайских островах). Минимальное расстояние от ближайшего аэропорта несколько раз пересматривалось в сторону увеличения. Рейсы по таким маршрутам должны выполняться два раза в день на воздушном судне вместимостью от 30 до 50 пассажиров (в некоторых случаях используются воздушные суда меньшей вместимости). Для обслуживания таких маршрутов авиакомпаниям предоставляются субсидии в случае, если они не могут выполнять рейсы в населенный пункт на заданном уровне, не понеся при этом убытков [10]. Субсидии предоставляются в расчете на число выполненных рейсов с заданными требованиями (тип воздушного судна, маршрут, частота и т.д.). Средний размер субсидии на одного пассажира не должен превышать 1 000 долл. США независимо от расстояния до ближайшего аэропорта. С 1 октября 2026 г. средний размер субсидии составит 850 долл. США. По маршрутам, расположенным на расстоянии менее 175 миль от ближайшего аэропорта, средняя субсидия на пассажира установлена на уровне 650 долл. США при минимальной загрузке рейса 10 пассажиров (данное правило не распространяется на маршруты на Аляске и Гавайских островах).

С осени 2024 г. в США действует программа предоставления субсидий Alternate Essential Air Service Program, по которой субсидируются 65 маршрутов на Аляске и 112 маршрутов в 48 штатах. Часть маршрутов в 48 штатах обслуживается чартерными рейсами, а на некоторых маршрутах используется воздушное такси⁸. Программа субсидирования маршрутов нацелена на обеспечение доступа к транспортной сети через хабы.

В Австралии программа поддержки авиационных маршрутов нацелена на обеспечение доступа населения удаленных и малонаселенных районов к перевозкам и организацию поставок товаров первой необходимости. Для отбора маршрутов установлено два условия: подтвержденная необходимость в еженедельном регулярном авиасообщении и удаленное расположение от центрального аэропорта с точки зрения наземного сообщения. Численность населения в поселениях, которые связывают субсидируемые авиационные маршруты, составляет от 6 до 200 чел.

В Индии программа поддержки авиационных маршрутов в отдаленные и малонаселенные пункты реализуется на основе The Route Dispersal Guidelines (RDGs). Крупные авиаперевозчики обязуются обслуживать маршруты разных категорий. Все авиационные маршруты Индии разделены на четыре категории: I, II, IIA, III. В первую категорию входят наиболее востребованные маршруты,

⁸ Essential Air Service.

URL: <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/essential-air-service>

совершаемые из аэропортов Бомбей, Калькутта и Дели в крупные города, во вторую категорию – маршруты регионального значения на северо-востоке страны, в третью категорию – все остальные маршруты⁹. Авиакомпании, выполняющие рейсы по маршрутам первой категории, должны также выполнять определенную часть рейсов по маршрутам второй и третьей категорий. В порядке компенсации убытков правительство освобождает авиакомпании, работающие на этих маршрутах, от уплаты аэропортовых сборов, местных налогов, а также предоставляет этим авиакомпаниям право на самостоятельное наземное обслуживание воздушных судов. Кроме того, правительство устанавливает гарантированное количество занятых мест, которое выкупается им в случае незаполнения. Данная программа функционирует на основе перекрестного финансирования, что часто приводит к повышению тарифов на маршрутах первой категории.

В ряде европейских стран (среди них Испания, Португалия, Шотландия, Франция, Италия) наряду с программой Public Service Obligations (PSO) также реализуются программы поддержки авиапассажиров. Например, в Испании жители Канарских и Балеарских островов имеют право на скидку в размере 50% от стоимости билета при перелете в рамках внутреннего авиасообщения.

Программа поддержки авиапассажиров также действует в Эквадоре: определенное количество мест на рейсе выделено для местных жителей, а детям, пожилым людям и некоторым другим категориям пассажиров предоставляются скидки. Похожая программа реализуется в Канаде. Таким образом, поддержка пассажиров выражается либо в снижении стоимости перелета (Шотландия, Испания), либо в установлении фиксированного тарифа (Франция, Италия, Португалия, Эквадор).

Поддержка авиакомпаний в разных странах в основном сводится к созданию государственного авиаперевозчика, обслуживающего удаленные поселения (Канада, Колумбия, Эквадор, Малайзия). В Малайзии реализуется программа The Rural Air Services (RAS), согласно которой рейсы в труднодоступные поселения осуществляет государственная авиакомпания, и такие рейсы полностью субсидируются правительством¹⁰. Доступ частных авиаперевозчиков к обслуживанию этих маршрутов не ограничивается. Недостатками данной программы являются отсутствие у государственного авиаперевозчика стимула к минимизации затрат и субсидирование ряда маршрутов с большим пассажиропотоком, которые также обслуживают частные компании.

Программы поддержки аэропортов можно разделить на два вида:

- программы, направленные на стимулирование авиаперевозчиков к запуску новых маршрутов из определенных аэропортов и предусматривающие предоставление скидки на аэропортовые сборы;
- программы, предусматривающие субсидирование мероприятий по расширению пропускной способности инфраструктуры воздушного транспорта.

Как правило, эти программы не направлены исключительно на поддержку авиарейсов в удаленные поселения. Например, в странах Европейского союза большинство небольших аэропортов принадлежат государству. Эти аэропорты предоставляют авиаперевозчикам скидку на обслуживание при условии расширения маршрутной сети и привлечения дополнительного пассажиропотока. Надо отметить, что четкий механизм выполнения программы не разработан, поэтому программа реализуется по усмотрению властей.

В США действует аналогичная программа, но с более четкими условиями реализации, закрепленными в The Small Community Air Service Development Grant Program [10, 14]. Данная программа предусматривает выделение финансовых грантов на устранение ограничений на выполнение авиаперевозок и решение проблем, связанных со стоимостью авиаперелета. Программа предоставляет заявителю возможность самостоятельно разработать план финансирования, направленный на решение конкретной проблемы. Гранты выделяются на развитие местных аэропортов небольших поселений (в США – более 570 аэропортов) и организацию рейсов между ними и узловыми

⁹ Revised Route Dispersal Guidelines in India.

URL: <https://networkthoughts.com/2016/12/06/revised-route-dispersal-guidelines-in-india/>

¹⁰ Malaysia's Rural Air Service: Flying from Miri to Marudi on a MASwings Twin Otter.

URL: <https://urbanistwanderer.com/2022/08/21/rural-air-service-miri-marudi-maswings-twin-otter/>

аэропортами. Кроме прямого финансирования предполагается выделение грантов на реализацию маркетинговых программ, развитие стартапов и исследования¹¹.

Рассмотрим примеры субсидирования мероприятий по расширению пропускной способности аэропортов в отдаленных населенных пунктах Канады, США и Австралии. В Канаде удаленные аэропорты принадлежат правительству. Кроме того, в Канаде действует специальная программа поддержки небольших аэропортов Airports Capital Assistance Program вне зависимости от формы собственности. В США для всех аэропортов независимо от их размера действует программа предоставления грантов на модернизацию в целях улучшения безопасности, повышения пропускной способности и изменения состояния окружающей среды.

В Австралии на реконструкцию взлетно-посадочных полос отдаленных аэропортов предоставляются гранты при условии, что они относятся к удаленным или очень удаленным территориям. При этом выполняется расчет индекса доступности/удаленности (The Accessibility/Remoteness Index of Australia (ARIA+)), а аэропорты должны быть бенефициарами субсидий. Методика расчета индекса доступности/удаленности разработана Австралийским центром исследований в области жилищного строительства Аделаидского университета¹².

Таким образом, результаты анализа реализуемых в различных странах государственных программ поддержки пассажирских авиаперевозок в труднодоступные и удаленные населенные пункты подтверждают, что данная мера является объективной необходимостью и способствует обеспечению нормального уровня жизни на соответствующих территориях. Однако серьезной научной и практической проблемой остается определение эффективности реализации таких программ. Эффективность выделяемых субсидий определяется их размером и способом предоставления.

В международной практике наиболее часто применяются следующие механизмы поддержки авиаперевозок:

- прямые государственные субсидии;
- гарантии получения дохода (покрытие убытков авиакомпаний);
- налоговые льготы или снижение обязательных сборов;
- контракты с государственными службами (установление фиксированных платежей за выполненный рейс по маршруту).

Большое количество научных публикаций посвящено выявлению недостатков и сравнительному анализу реализуемых программ [13]. В качестве критериев оценки эффективности программ чаще всего рассматриваются:

- прозрачность и действенность механизма финансирования;
- общий объем расходуемых средств;
- искажение рынка авиаперевозок под воздействием программы;
- наличие у авиакомпаний стимулов к сокращению затрат и повышению эффективности [10].

Исследования показывают, что наиболее эффективным механизмом поддержки пассажирских авиаперевозок в труднодоступные и отдаленные населенные пункты является субсидирование маршрутов на основе обязательств по оказанию государственных услуг. Вместе с тем специалисты критикуют методики отбора субсидируемых маршрутов, применяемые США и странах Европейского союза [8, 10, 15].

¹¹ Small Community Air Service Development Program (SCASDP).

URL: <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/SCASDP>

¹² Markham F. The Open Accessibility and Remoteness Index for Australia.

URL: <https://figshare.com/articles/dataset/>

2001_2006_and_2011_raster_data_The_Open_Accessibility_and_Remoteness_Index_for_Australia/1574190; Remoteness Areas. Australian Statistical Geography Standard (ASGS). URL: <https://www.abs.gov.au/statistics/standards/australian-statistical-geography-standard-asgs-edition-3/jul2021-jun2026/remoteness-structure/remoteness-areas>

Методики отбора авиационных маршрутов для включения в программы государственного субсидирования

Наиболее эффективный механизм отбора авиационных маршрутов в труднодоступные населенные пункты для включения в программу субсидирования применяется в Австралии. Данный механизм основан на расчете индекса доступности/удаленности территорий, с помощью которого районы Австралии разделяются на пять классов:

- крупные города;
- внутренние регионы;
- внешние регионы;
- отдаленные районы;
- очень отдаленные районы.

Кроме того, выделяются офшорные зоны морского судоходства и группы населения, не имеющие постоянного места проживания (полукочевые аборигены). Индекс доступности/удаленности рассчитывается на основе измерения расстояния по автомобильным дорогам от населенных пунктов до крупных населенных пунктов пяти категорий (размер населенного пункта оценивается численностью населения), которые рассматриваются как центры предоставления определенного перечня социальных услуг (чем крупнее населенный пункт, тем более полный спектр социальных услуг в нем предоставляется). Величина индекса доступности/удаленности населенного пункта изменяется от 0 до 15; чем выше индекс, тем более удален населенный пункт. Этот индекс рассчитывается для более чем 12 000 населенных пунктов Австралии¹⁵.

В Норвегии также была разработана методика отбора авиационных маршрутов, подлежащих субсидированию на государственном уровне с учетом норматива транспортной доступности определенного набора субсидируемых услуг, однако единая методика сравнительной оценки транспортной доступности населенных пунктов не применяется. Авиационные маршруты подлежат субсидированию, если наземные виды транспорта не могут обеспечить выполнение установленных нормативов по времени в пути до определенных пунктов назначения. В качестве нормативов приняты следующие величины [16]:

- время в пути от местного аэропорта до столицы государства – не более 4–5 ч.;
- время в пути от местного аэропорта до аэропорта с международным сообщением – не более 4–5 ч.;
- время в пути от населенного пункта до крупной больницы – не более 4 ч.;
- время в пути от населенного пункта до административных учреждений – не более 5 ч.

Аналогичная система отбора субсидируемых авиационных маршрутов действует в Швеции, где действуют следующие нормативы:

- время в пути от населенного пункта до Стокгольма – не более 5 ч.;
- время в пути до любого крупного города или региональной больницы – не более 4 ч.;
- время в пути до университета или учреждения высшего образования – не более 5 ч.;
- время в пути до города с населением менее 50 000 чел. – не более 4 ч.

Применение нормативов по транспортной доступности основного набора социально значимых услуг видится наиболее объективной методикой отбора субсидируемых авиационных маршрутов при условии, что по этим маршрутам отсутствует пассажиропоток, достаточный для их окупаемости. Однако при ограничениях по финансированию необходима единая методика сравнительной оценки транспортной доступности всех населенных пунктов, позволяющая ранжировать их по степени приоритета в выделении субсидий [17].

¹⁵ The Australian Centre for Housing Research.
URL: <https://able.adelaide.edu.au/housing-research/data-gateway/aria>

Предложение по совершенствованию механизмов субсидирования пассажирских авиаперевозок в труднодоступные населенные пункты России

Необходимость государственного субсидирования пассажирских авиаперевозок по определенным социально значимым и стратегически важным маршрутам обусловлена тем, что у коммерческих авиаперевозчиков отсутствует возможность получить прибыль, достаточную для окупаемости этих маршрутов. На основании анализа мирового опыта можно выделить несколько категорий внутренних авиационных маршрутов, на развитие которых требуется выделение субсидий:

- межрегиональные маршруты с потенциально низким пассажиропотоком (как правило из-за небольшой численности населения), выполнение которых на регулярной основе необходимо для обеспечения транспортной доступности отдаленных населенных пунктов (причем отдаленность обусловлена особенностями рельефа местности) и предоставления различных социальных услуг (здравоохранение, образование, занятость и т.д.) при отсутствии адекватных альтернативных видов сообщения (пример – авиационное сообщение с островными населенными пунктами (Южно-Сахалинск – Хабаровск, Южно-Сахалинск – Владивосток));
- внутрирегиональные маршруты с крайне низким пассажиропотоком из-за небольшой численности населения, выполнение которых на регулярной основе необходимо из-за полного отсутствия круглогодично действующих альтернативных вариантов транспортного сообщения (Петропавловск-Камчатский – Тилички, Петропавловск-Камчатский – Оссора);
- маршруты в населенные пункты с суровыми климатическими условиями, расположенные в пределах Полярного круга выше 60° северной широты (пример – населенные пункты в арктических районах России (Якутск – Черский, Якутск – Среднеколымск, Новосибирск – Анадырь));
- маршруты большой протяженности, недоступные для некоторых категорий граждан из-за высокой стоимости перевозки, при условии, что данные маршруты имеют важное социальное значение (пример – межрегиональные маршруты, соединяющие небольшие региональные центры с крупными авиационными хабами страны (Магадан – Новосибирск, Магадан – Хабаровск));
- стратегически значимые маршруты, обеспечивающие суверенитет и национальную безопасность, способствующие общему развитию внутренней связанности транспортной системы страны и связывающие ее опорные пункты, при условии недостаточности пассажиропотока на них (Калининград – Москва, Калининград – Санкт-Петербург, Симферополь – Москва);
- новые экономически и социально значимые маршруты, ориентированные на получение прибыли в долгосрочной перспективе за счет развития промышленного, туристического, торгового потенциала территории и получения неэкономических эффектов в период роста рынка и стабилизации спроса (Петропавловск-Камчатский – Хабаровск, Горно-Алтайск – Казань, Горно-Алтайск – Красноярск, Красноярск – Мирный);
- некоммерческие дорогостоящие безальтернативные маршруты, необходимые для предоставления общественных услуг и функционирования государственных структур (примеры – санитарная авиация, выполнение задач Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий; варианты маршрутов – Тикси – Якутск, Туруханск – Красноярск).

Перечисленные категории маршрутов в той или иной мере нуждаются в государственной поддержке. Приоритеты при формировании механизмов государственной поддержки и распределении бюджетных средств, объем которых ограничен, определяются стратегическими целями развития страны. Важным вопросом остается уровень (федеральный, региональный) реализации таких программ. В настоящее время в России на федеральном уровне реализуются программы субсидирования маршрутов, обеспечивающих доступность воздушных перевозок для населения Дальнего Востока и Калининграда. Развитию социально значимых маршрутов в Дальневосточном федеральном округе способствовало создание единого авиаперевозчика – авиакомпании «Аврора». На условиях софинансирования из региональных бюджетов реализуется программа развития маршрутной сети воздушного транспорта России в обход Москвы (поддерживается более 300 маршрутов).

Анализ перечня маршрутов, субсидируемых по программе развития внутренней авиационной сети России, показал, что значительная их часть выполняется в европейской части страны и экономически рентабельна без государственной поддержки; по некоторым маршрутам отмечается наличие приемлемых «наземных» альтернатив [5]. В существующих условиях возникает необходимость в пересмотре действующих схем федерального и смешанного субсидирования авиационных маршрутов, а именно – в их распространении на внутрирегиональные маршруты. Следует также оптимизировать механизмы отбора субсидируемых маршрутов для их включения в программу федерального софинансирования.

Программы поддержки внутрирегиональных маршрутов реализуются исключительно за счет средств региональных бюджетов. Однако в ряде арктических регионов России, характеризующихся чрезвычайно низкой транспортной доступностью, полным отсутствием железнодорожного и круглогодичного автомобильного сообщения, протяженность авиационных маршрутов в разы превосходит протяженность межрегиональных маршрутов, поддерживаемых на условиях софинансирования из федерального бюджета. Вместе с тем эти маршруты можно одновременно отнести ко 2, 5, 6 и 7 категориям согласно приведенной классификации.

Наибольшее количество таких внутрирегиональных маршрутов действует на территории Республики Саха (Якутия). Эти маршруты в основном соединяют столицу региона (г. Якутск) с центрами арктических районов. Протяженность этих маршрутов указана в *табл. 1*. Стоимость авиационного топлива в арктических районах Республики Саха (Якутия) из-за сложности логистических схем доставки более чем в 10 раз превосходит стоимость топлива в центральных регионах России, что отражается в ценах на билеты [18], приобретаемые местными жителями, и, как следствие, приводит к снижению авиационной подвижности населения, которая в 2024 г. составила 0,84 перелета на одного жителя в год.

Наименьшая протяженность маршрута, на который распространяется действие программы субсидирования развития маршрутной сети воздушного транспорта России в обход Москвы, составляет 195 км (Новосибирск – Барнаул), протяженность 8 маршрутов – от 201 до 300 км, 14 маршрутов – от 301 до 400 км, 9 маршрутов – от 501 до 600 км, 54 маршрутов – от 601 до 1 000 км, 87 маршрутов – от 1 001 до 1 500 км, 65 маршрутов – от 1 501 до 2 000 км, 39 маршрутов – от 2 001 до 2 500 км. Длина самого протяженного маршрута (Казань – Улан-Удэ) составляет 3 738 км (*рис. 1*).

Все межрайонные авиационные маршруты Республики Саха (Якутия), соединяющие столицу региона с арктическими районными центрами, имеют протяженность от 601 до 2 000 км при полном отсутствии альтернативного круглогодичного пассажирского сообщения. В программах субсидирования межрегиональных авиационных маршрутов Российской Федерации маршруты такой ортодромии составляют 65,8% от общего количества субсидируемых маршрутов. Однако внутрирегиональные авиационные маршруты, действующие в Республике Саха (Якутия), субсидируются исключительно из средств регионального бюджета. В результате наблюдается резкое превышение стоимости перелета внутри региона над стоимостью перелета в рамках межрегионального сообщения.

В качестве примера можно привести структуру стоимости перелета трех членов семьи по составному маршруту Аргахта – Среднеколымск – Якутск – Москва и обратно, которая составляет 448,7 тыс. руб. по тарифу «эконом» или 149,6 тыс. руб. по субсидируемым тарифам, в том числе Аргахта – Среднеколымск в одну сторону (102 км) – 5 311 руб. (субсидируемый тариф), Среднеколымск – Якутск (1 280 км) – 49 480 руб. (тариф «эконом»), Якутск – Москва (4 909 км) – 9 200/20 000 руб. (субсидируемый тариф/тариф «эконом»). Доля стоимости перелета в рамках внутреннего сообщения на территории Республики Саха (Якутия) составляет 73% от общей стоимости поездки, хотя ортодромическое расстояние составляет всего 22% от общего перелета.

Региональная программа субсидирования межрайонных воздушных перевозок в Республике Саха (Якутия) реализуется с 2012 г. Согласно программе, из средств государственного бюджета Республики Саха (Якутия) покрывается 60% стоимости базового тарифа. Однако количество субсидируемых билетов, поступающих в продажу, ограничено. В перечень субсидируемых маршрутов из/в г. Якутск включено 14 арктических населенных пунктов, расположенных в 13 арктических районах. В 2024 г. по этой программе региональными авиакомпаниями «Полярные авиалинии»

и «Якутия» перевезено 32 005 (26,9%) пассажиров по специальным тарифам, а общая стоимость перевозок составила 600,1 млн руб.

По данным Министерства транспорта Республики Саха (Якутия), доля пассажиров, перевезенных по субсидируемым тарифам на рассматриваемых маршрутах, начиная с 2020 г. увеличивается и в 2021 г. составила 4,9%, в 2022 г. – 32,5%, в 2023 г. – 29%, в 2024 г. – 26,9%. За анализируемый период общий пассажиропоток по межрайонным маршрутам региона увеличился на 47,6% и составил 118 832 чел., в то время как количество пассажиров, перевезенных по субсидируемым тарифам, возросло в 7 раз, что говорит об эффективности реализуемых мер поддержки. Расчетная потребность в финансировании по данной программе на 2025 г. при условии сохранения заданного уровня субсидируемых тарифов составляет 632,2 млн руб. Однако из-за бюджетных ограничений в 2025 г. объем финансовых средств, выделяемых на субсидируемые маршруты, будет снижен, что повлечет за собой сокращение уровня авиационной подвижности населения рассматриваемых районов.

Помимо программы субсидирования межрайонных авиаперевозок в Республике Саха (Якутия) с 2002 г. действует программа субсидирования перевозок по социально значимым местным маршрутам, которая позволяет снижать авиационные тарифы для населения без возрастных ограничений до 70%. Данная программа реализуется по 122 маршрутам в 23 районах. В 2024 г. в рамках программы было выполнено 857 местных рейсов на сумму 521,5 млн руб., что позволило перевезти 20 945 пассажиров. Расчетная потребность в денежных средствах для реализации данной программы по 110 запланированным маршрутам в 2025 г. составляет 556,4 млн руб. Сохранение данного объема финансирования местных перевозок на региональном уровне возможно лишь при условии включения межрайонных маршрутов в программу федерального софинансирования.

Мы считаем, что необходимо разработать механизм включения внутрирегиональных межрайонных авиационных маршрутов большой протяженности в программу федерального софинансирования тарифов по маршрутам, соединяющим региональные центры с наиболее труднодоступными районами, с учетом их ортодромии и уровня требуемых реальных затрат на их обслуживание. На наш взгляд, методика отбора таких маршрутов должна соответствовать методике, применяемой в Австралии. Рассмотренная методика основана на ранжированной оценке, предполагающей учет различных параметров (от уровня транспортной доступности районных центров до наличия гарантированного набора обязательных социальных услуг), а ее применение позволит приблизиться к достижению на территории России целевого уровня авиационной подвижности населения (1,08 полетов в год в расчете на одного жителя в 2030 г.).

Разработке методик оценки транспортной доступности российских регионов посвящено большое количество научных работ, однако опыт их апробации в России показывает, что объективные результаты можно получить лишь при учете реальных затрат времени на совершение поездки, определенных путем фактических наблюдений [19, 20], а также при учете сезонных ограничений на совершение поездок в течение года. Механизм отбора региональных авиационных маршрутов для включения в программу федерального софинансирования должен быть основан на объективной методике оценки транспортной доступности с точки зрения пассажирских перевозок и доставки грузов, так как стоимость выполнения полетов в труднодоступные регионы напрямую зависит от затрат на доставку авиационного топлива.

Заключение

В статье проведен анализ механизмов государственной поддержки пассажирских авиаперевозок в удаленные и труднодоступные населенные пункты. Было установлено, что данная мера является объективной необходимостью для обеспечения нормального уровня жизни населения этих территорий, однако серьезной научной и практической проблемой остается определение эффективности реализации таких программ. Результаты исследования показали, что наиболее эффективным механизмом поддержки пассажирских авиаперевозок в труднодоступных регионах является субсидирование маршрутов на основе обязательств по оказанию государственных услуг.

В статье рассмотрены подходы к реализации данного механизма в США, странах Европейского союза и Австралии, и получен вывод о том, что эффективность реализации таких программ определяется объективностью методики отбора маршрутов, на выполнение рейсов по которым должны

предоставляться государственные субсидии. Установлено, что в Австралии, Швеции и Норвегии применяются наиболее действенные методики отбора субсидируемых маршрутов.

На примере Республики Саха (Якутия) показано, что ортодромия внутренних межрайонных маршрутов этого региона сопоставима с ортодромией 65% субсидируемых маршрутов на федеральном уровне. В ходе исследования была обоснована необходимость разработки механизма включения внутрирегиональных маршрутов большой протяженности в программы субсидирования федерального уровня.

Таблица 1

Протяженность авиационных маршрутов между г. Якутск и арктическими районными центрами Республики Саха (Якутия)

Table 1

Length of air routes between Yakutsk and the Arctic district centers of the Republic of Sakha (Yakutia)

Маршрут	Протяженность, км	Наличие альтернативных видов транспортного сообщения
Якутск – Жиганск	610	Сезонное речное и автомобильное (автозимник)
Якутск – Батагай	705	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Батагай – Алыта (Саккырыр)	708	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Депутатский	1 025	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Тикси	1 078	Сезонное речное и автомобильное (автозимник)
Якутск – Оленек	1 105	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Хонуу (Мома)	1 125	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Белая гора	1 160	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Зырянка	1 255	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Саскылах	1 285	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Чокурдах	1 290	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Среднеколымск	1 280	Сезонное автомобильное (автозимник)
Якутск – Черский	1 616	Сезонное автомобильное (автозимник)

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Рисунок 1

Российская Федерация: распределение количества субсидируемых межрегиональных авиационных маршрутов по протяженности (2025 г.)

Figure 1

The Russian Federation: Distribution of the number of subsidized interregional air routes by length in 2025



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. Фридлянд А.А., Меланин В.А., Горбунов В.П. Проблемы и направления развития инфраструктурного обеспечения авиаперевозок населения в отдаленных и труднодоступных районах Российской Федерации к 2030 году // Научный вестник ГосНИИ ГА. 2025. № 50. С. 89–97. EDN: DXVJKQ
2. Полешкина И.О., Воробьев В.В. Развитие сети посадочных площадок и вертодромов: обеспечение авиационной доступности населенных пунктов арктических регионов // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 2. С. 28–38. DOI: 10.30932/1992-3252-2023-21-2-3 EDN: QXNVJB
3. Фридлянд А.А., Меланин В.А. Опыт СССР и России по формированию сети региональных и местных авиалиний в отдаленных и труднодоступных регионах и обслуживающего их парка воздушных судов // Научный вестник ГосНИИ ГА. 2024. № 47. С. 128–139. EDN: NVWDSK
4. Пенкина В.А. Механизмы государственной поддержки обеспечения комплексного развития авиатранспортной системы и региональных маршрутных сетей страны // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2024. Т. 27. № 6. С. 56–71. DOI: 10.26467/2079-0619-2024-27-6-56-71 EDN: JMKJKM
5. Лавриненко П.А., Березняцкий А.Н. Воздействие субсидирования авиамаршрутов в России на динамику пассажиропотока // Проблемы прогнозирования. 2023. № 5. С. 93–109. DOI: 10.47711/0868-6351-200-93-10 EDN: IBWBMJ
6. Wu H., Tsui K.W.T., Ngo T., Lin Yi.-H. Impacts of Aviation Subsidies on Regional Wellbeing: Systematic Review, Meta-analysis and Future Research Directions. *Transport Policy*, 2020, vol. 99, pp. 215–239. DOI: 10.1016/j.tranpol.2020.08.003
7. Wittman M., Allroggen F., Robert M. Public Service Obligations for Air Transport in the United States and Europe: Connectivity Effects and Value for Money. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2016, vol. 94, pp. 112–128. DOI: 10.1016/j.tra.2016.08.029

8. Bråthen S., Halpern N. Air Transport Service Provision and Management Strategies to Improve the Economic Benefits for Remote Regions. *Research in Transportation Business & Management*, 2012, vol. 4, pp. 3–12. DOI: 10.1016/j.rtbm.2012.06.003
9. Gössling S., Fichert F., Forsyth P. Subsidies in Aviation. *Sustainability*, 2017, vol. 9, iss. 8. DOI: 10.3390/su9081295
10. Fageda X., Suarez-Aleman A., Serebrisky T., Fioravanti R. Air Connectivity in Remote Regions: A Comprehensive Review of Existing Transport Policies Worldwide. *Journal of Air Transport Management*, 2018, vol. 66, pp. 65–75. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2017.10.008
11. Williams G. European Experience of Public Service Obligations. In: Williams G., Bråthen S. (eds) *Air Transport Provision in Remote Regions*. Ashgate Publishing, 2010, pp. 99–114.
12. Costa J., Alves T., Andrade A.R., Kalakou S. Assessing Efficiency in Public Service Obligations in European Air Transport Using Data Envelopment Analysis. *Case Studies on Transport Policy*, 2021, vol. 9, iss. 4, pp. 1783–1809. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.09.004
13. Paraschi E.P., Georgopoulos A., Polychroniou P., Kalogera M. A Critical Assessment of The Public Service Obligations (PSO) in European Air Routes. *Journal of Aviation*, 2022, vol. 6, iss. 3, pp. 404–410. DOI: 10.30518/jav.1179509
14. Wittman M.D. Public Funding of Airport Incentives in the United States: The Efficacy of the Small Community Air Service Development Grant Program. *Transport Policy*, 2014, vol. 35, pp. 220–228. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.06.001
15. Silva C.J.L., Andrade M.O., Falcão V.A., Silva K.F.A. The Geographical Characteristics of Subsidized Air Routes Serving as Lifelines. *Journal of Air Transport Management*, 2022, vol. 104. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2022.102280
16. Bråthen S., Eriksen K.S. Regional Aviation and the PSO System – Level of Service and Social Efficiency. *Journal of Air Transport Management*, 2018, vol. 69, pp. 248–256. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2016.10.002
17. Фридлянд А.А., Гязова М.М., Меланин В.А. Алгоритм оценки авиационной транспортной доступности регионов России // Научный вестник ГосНИИ ГА. 2024. № 46. С. 115–122. EDN: OJRHAO
18. Горбунов В.П., Стручкова А.М. Метод решения проблемы транспортировки авиатоплива в труднодоступные аэродромы арктических районов Якутии и Крайнего Севера // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 2. С. 271–279. DOI: 10.25283/2223-4594-2023-2-271-279 EDN: RFTYFG
19. Лавриненко П.А., Ромашина А.А., Степанов П.С., Чистяков П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона // Проблемы прогнозирования. 2019. № 6. С. 136–146. EDN: ECPMCF
20. Егорова Т.П., Делахова А.М. Разработка инструментария оценки дифференциации уровня транспортной доступности северного региона // Теоретическая и прикладная экономика. 2020. № 4. С. 81–94. DOI: 10.25136/2409-8647.2020.4.34637 EDN: MZMDQW

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

SUBSIDIZING PASSENGER AIR TRAVEL AS A MECHANISM FOR INCREASING THE AIR MOBILITY OF THE POPULATION IN HARD-TO-REACH REGIONS OF RUSSIADOI: <https://doi.org/10.24891/rrdujb>EDN: <https://elibrary.ru/rrdujb>**Irina O. POLESHKINA**

Moscow State Technical University of Civil Aviation (MSTUCA), Moscow, Russian Federation

e-mail: ipoleshkina@mail.ru

ORCID: 0000-0003-3481-3256

Article history:

Article No. 623/2025

Received 1 Oct 2025

Accepted 9 Nov 2025

Available online

25 Dec 2025

JEL Classification:

R41, R42

Keywords: air transport, intraregional air routes, local air transport, subsidized routes, aviation accessibility, aviation mobility of population**Abstract****Subject.** This article discusses the issues of development of transport infrastructure and State support for the civil aviation sector.**Objectives.** The article aims to assess the effectiveness of policies aimed at ensuring transport connectivity between regions of Russia and increasing the accessibility of air transportation for various population groups, based on summarizing the practices of foreign countries in organizing air transportation to remote settlements.**Methods.** For the study, I used comparative and mathematical analyses.**Results.** The article finds that the effectiveness of implementing programmes for air transportation in hard-to-reach regions is determined by the objectivity of the route selection methodology, for which government subsidies should be provided. The article also identifies several categories of domestic air routes in Russia requiring financial support.**Conclusions.** There is a need to develop a mechanism for including long-distance intraregional air routes in federal co-financing programmes.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2025

Please cite this article as: Poleshkina I.O. Subsidizing passenger air travel as a mechanism for increasing the air mobility of the population in hard-to-reach regions of Russia. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2025, iss. 12, pp. 99–115. DOI: 10.24891/rrdujb EDN: RRDUJB**References**

1. Fridlyand A.A., Melanin V.A., Gorbunov V.P. [Problems and directions of development of infrastructural support for air transportation of the population in remote and hard-to-reach areas of the Russian Federation by 2030]. *Nauchnyi vestnik GosNII GA*, 2025, no. 50, pp. 89–97. (In Russ.) EDN: DXVJKQ
2. Poleshkina I.O., Vorobiev V.V. [Development of a network of landing sites and heliports: ensuring aviation accessibility of settlements in the Arctic regions]. *Mir transporta*, 2023, vol. 21, no. 2, pp. 28–38. (In Russ.) DOI: 10.30932/1992-3252-2023-21-2-3 EDN: QXNVJB
3. Fridlyand A.A., Melanin V.A. [The experience of the USSR and Russia in the formation of a network of regional and local airlines in remote and hard-to-reach regions and the fleet of aircraft serving them]. *Nauchnyi vestnik GosNII GA*, 2024, no. 47, pp. 128–139. (In Russ.) EDN: NVWDSK
4. Penkina V.A. [The mechanisms of state support for the integrated development of the country's air transportation system and regional route networks]. *Nauchnyi vestnik Moskovskogo*

- gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoi aviatsii*, 2024, vol. 27, no. 6, pp. 56–71. (In Russ.) DOI: 10.26467/2079-0619-2024-27-6-56-71 EDN: JMKJKM
5. Lavrinenko P.A., Berezhnyatskiy A.N. [Impact of subsidizing air routes in Russia on passenger traffic dynamics]. *Problemy prognozirovaniya*, 2023, no. 5, pp. 93–109. (In Russ.) DOI: 10.47711/0868-6351-200-93-10 EDN: IBWBMJ
 6. Wu H., Tsui K.W.T., Ngo T., Lin Yi.-H. Impacts of Aviation Subsidies on Regional Wellbeing: Systematic Review, Meta-analysis and Future Research Directions. *Transport Policy*, 2020, vol. 99, pp. 215–239. DOI: 10.1016/j.tranpol.2020.08.003
 7. Wittman M., Allroggen F., Robert M. Public Service Obligations for Air Transport in the United States and Europe: Connectivity Effects and Value for Money. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2016, vol. 94, pp. 112–128. DOI: 10.1016/j.tra.2016.08.029
 8. Bråthen S., Halpern N. Air Transport Service Provision and Management Strategies to Improve the Economic Benefits for Remote Regions. *Research in Transportation Business & Management*, 2012, vol. 4, pp. 3–12. DOI: 10.1016/j.rtbm.2012.06.003
 9. Gössling S., Fichert F., Forsyth P. Subsidies in Aviation. *Sustainability*, 2017, vol. 9, iss. 8. DOI: 10.3390/su9081295
 10. Fageda X., Suarez-Aleman A., Serebrisky T., Fioravanti R. Air Connectivity in Remote Regions: A Comprehensive Review of Existing Transport Policies Worldwide. *Journal of Air Transport Management*, 2018, vol. 66, pp. 65–75. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2017.10.008
 11. Williams G. European Experience of Public Service Obligations. In: Williams G., Bråthen S. (eds) *Air Transport Provision in Remote Regions*. Ashgate Publishing, 2010, pp. 99–114.
 12. Costa J., Alves T., Andrade A.R., Kalakou S. Assessing Efficiency in Public Service Obligations in European Air Transport Using Data Envelopment Analysis. *Case Studies on Transport Policy*, 2021, vol. 9, iss. 4, pp. 1783–1809. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.09.004
 13. Paraschi E.P., Georgopoulos A., Polychroniou P., Kalogera M. A Critical Assessment of The Public Service Obligations (PSO) in European Air Routes. *Journal of Aviation*, 2022, vol. 6, iss. 3, pp. 404–410. DOI: 10.30518/jav.1179509
 14. Wittman M.D. Public Funding of Airport Incentives in the United States: The Efficacy of the Small Community Air Service Development Grant Program. *Transport Policy*, 2014, vol. 35, pp. 220–228. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.06.001
 15. Silva C.J.L., Andrade M.O., Falcão V.A., Silva K.F.A. The Geographical Characteristics of Subsidized Air Routes Serving as Lifelines. *Journal of Air Transport Management*, 2022, vol. 104. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2022.102280
 16. Bråthen S., Eriksen K.S. Regional Aviation and the PSO System – Level of Service and Social Efficiency. *Journal of Air Transport Management*, 2018, vol. 69, pp. 248–256. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2016.10.002
 17. Fridlyand A.A., Gyazova M.M., Melanin V.A. [An algorithm for assessing the aviation transport accessibility of Russian regions]. *Nauchnyi vestnik GosNII GA*, 2024, no. 46, pp. 115–122. (In Russ.) EDN: OJRHAO
 18. Gorbunov V.P., Struchkova A.M. [Problem-solving technique for transporting aviation fuel to remote airfields in the Arctic regions of Yakutia and Far North]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2023, vol. 13, no. 2, pp. 271–279. (In Russ.) DOI: 10.25283/2223-4594-2023-2-271-279 EDN: RFTYFG
 19. Lavrinenko P.A., Romashina A.A., Stepanov P.S., Chistyakov P.A. [Transport accessibility as an indicator of regional development]. *Problemy prognozirovaniya*, 2019, no. 6, pp. 136–146. (In Russ.) EDN: ECPMCF

20. Egorova T.P., Delakhova A.M. [Elaboration of toolset for assessing differentiation of the level of transport accessibility of Northern Region]. *Teoreticheskaya i prikladnaya ekonomika*, 2020, no. 4, pp. 81–94. (In Russ.) DOI: 10.25136/2409-8647.2020.4.34637 EDN: MZMDQW

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.