

УДК 330.1

DOI 10.26118/2782-4586.2026.36.81.049

Сушко Ольга Петровна

Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова

МГТУ Гражданской авиации

Бурдюжа Ариана Денисовна

МГТУ Гражданской авиации

Финансовые результаты деятельности предприятий гражданской авиации России

Аннотация. Организация воздушной пассажирской перевозки играет важную роль в экономике России. Представлен детальный разбор финансового состояния организаций воздушного пассажирского транспорта России за временной промежуток с 2019 по 2024 годы. Основываясь на официальных статистических отчетах, документации авиакомпаний и трудах российских ученых, выявлены основные тренды и трансформации в финансовой сфере исследуемой области, вызванные сочетанием внешних обстоятельств и внутренних преобразований. Особый акцент сделан на изменениях объемов выручки, величины прибыли, показателях рентабельности и направлениях государственной помощи. Предложены сценарии повышения финансовой надежности авиакомпаний в условиях новых экономических реалий. Поддерживать финансовую стабильность авиакомпаний возможно путем комплексной реализации стратегических задач: укрепление собственного сервиса ремонта самолётов, сокращение операционных расходов, привлечение альтернативных источников финансирования и совершенствование внутренней маршрутной сети, ориентированной на развивающиеся региональные направления.

Ключевые слова: авиакомпания, финансовый баланс организации воздушного транспорта, доходы и расходы, экономическая эффективность, государственная помощь, российская авиация, экономика авиации, стабильность финансов предприятия

Sushko Olga Petrovna

Plekhanov Russian University of Economics

MGTU of Civil Aviation

Burdyuzha Ariana Denisovna

MGTU of Civil Aviation

Financial results of Russian civil aviation enterprises

Annotation. The organization of air passenger transportation plays an important role in the Russian economy. A detailed analysis of the financial condition of Russian air passenger transport organizations for the period from 2019 to 2024 is presented. Based on official statistical reports, airline documentation, and the work of Russian scientists, the main trends and transformations in the financial sector of the area under study have been identified, caused by a combination of external circumstances and internal transformations. Special emphasis is placed on changes in revenue volumes, profit margins, profitability indicators and areas of government assistance. Scenarios for improving the financial reliability of airlines in the context of new economic realities are proposed. It is possible to maintain the financial stability of airlines through the integrated implementation of strategic objectives: strengthening its own aircraft repair service, reducing operating costs, attracting alternative sources of financing and improving the internal route network focused on developing regional destinations.

Keywords: airline, financial balance of the air transport organization, income and expenses, economic efficiency, state aid, Russian aviation, aviation economics, financial stability of the enterprise

Введение

Организация воздушной пассажирской перевозки играет важную роль в экономике России, обеспечивая транспортную мобильность населения и стимулируя социальное и экономическое развитие государства. Степень финансовой устойчивости предприятий данного сегмента оказывает прямое воздействие на обновление авиапарка, поддержание высоких стандартов безопасности полётов и расширение маршрутов.

В течение периода с 2019 г. по 2024 г. сектор прошёл ряд стадий эволюции деятельности: стабильный докризисный этап (2019), резкое падение в результате кризиса COVID-19 (2020-2021), постепенное возвращение к росту с усложнением ситуаций в логистической цепи и ростом инфляции (2022-2024). Данные события существенно повлияли на финансовые характеристики авиакомпаний, заставляя их внедрять программы оптимизации и обращаться за поддержкой государственных органов власти.

Основной целью данного исследования выступает изучение динамики финансовых индикаторов организаций гражданской авиации России за указанный период и определение факторов, влияющих на финансовую безопасность авиакомпаний. Чтобы достичь указанной цели, были сформулированы следующие исследовательские задачи: оценка движения объема дохода и прибыли компаний, детализированный анализ перемен в расходной составляющей, учет влияния мероприятий правительства по поддержке и разработка направлений улучшения текущего положения отрасли.

Обзор научной литературы

Вопросы обеспечения финансовыми ресурсами деятельности организаций гражданского воздушного транспорта отражены в исследованиях многих отечественных авторов [2, 6]. Российские специалисты подчёркивают необходимость учитывать уникальность транспортной отрасли при анализе её финансового благополучия, учитывая специфику, такую как высокие требования к инвестициям, значительное число фиксированных расходов и прямую связь с рыночными условиями.

Так, А.А. Мордкович в своём труде «Развитие пассажирских авиаперевозок: Экономико-финансовые трудности и факторы роста» рассмотрел корреляцию между развитием услуг воздушного транспорта и экономическим прогрессом, доказывая необходимость активизации усилий в данном секторе для ускорения общего роста экономики [4, 6]. Исследователь выделяет главные препятствия на пути устойчивого развития авиации, среди которых дефицит инвестиций и сильная зависимость от зарубежных технологических решений.

В своих работах автор Крылов С.И. в своих работах детализирует подходы к анализу финансовых результатов, платежеспособности и финансовой устойчивости. В своих трудах он уделяет отдельное внимание коэффициентному анализу и факторным моделям. Методики, которые он предлагает, позволяют выявить глубинные причины изменения финансовых показателей, что является критически важным для такой затратной отрасли с большим количеством рисков, как авиация.

Значимый вклад в развитие инструментария финансового анализа применительно к предприятиям транспортного комплекса внесли Д. В. Лысенко, М. В. Краснова, В. Г. Ниязян и др. В научных статьях, посвящённых анализу финансовой деятельности транспортных предприятий, отмечается значимость коэффициентного анализа, интегрального подхода к изучению результатов бизнеса, включающего как валовую прибыль, так и расчетные показатели вроде рентабельности, платежеспособности и надёжности финансовой системы [2, 6].

Изучение научных статей показывает, что научные публикации подробно рассматривают ситуацию с финансовым положением авиакомпаний, однако отсутствуют данные за период всего временного промежутка с учётом всех произошедших изменений в авиационной индустрии за 2019-2024 годы. Цель данной работы состоит именно в заполнении данного пробела.

Методологическая основа исследования

Настоящее исследование основывается на широком спектре подходов, гарантирующих точность и надежность итоговых выводов. В качестве информационных ресурсов были выбраны данные Федеральной службы госстатистики (Росстат), Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), Минтранс РФ, публичную отчетность крупных авиакомпаний и специализированные аналитические обзоры.

При обработке первичной информации использовались методики сравнительного, трендового и структурного анализа, позволившие выявить динамику и закономерности изменений важнейших финансовых характеристик авиакомпаний. Примененный системный подход обеспечил всестороннее рассмотрение множества сторон функционирования отрасли.

Рассматриваемый временной интервал охватывает 2019-2024 годы, давая возможность увидеть всю последовательность трансформаций: от начального этапа до кризисного момента и последующего приспособления к новым условиям. Изучение проводилось на примере всей группы российских авиакомпаний, выполняющих пассажирские рейсы, с особым вниманием к крупнейшим игрокам рынка.

Результаты анализа

Анализ основной деятельности авиакомпаний России показывает значительные изменения за последний пятилетний период. Исторический максимум пассажирских перевозок в России был достигнут в 2019 г. в 128,1 млн человек (табл.1). После успешного периода наступили тяжёлые времена, связанные с социально-экономическим и политическим напряжением. Так, в 2020 г. произошло резкое падение пассажиропотока из-за пандемии COVID-19 — почти на 46%. После это наблюдалось в 2021–2022 гг. плавное восстановление авиаперевозок в России, но до докризисного уровня не дотягивает. В 2023–2024 гг. наблюдался устойчивый рост и к 2024 г. пассажиропоток составил уже 111,7 млн. человек, то есть почти восстановился.

В структуре гражданских авиаперевозок произошли значительные изменения, что связано с теми же причинами. В 2020–2022 гг. из-за кризиса международных перевозок (сначала пандемия, затем санкции) происходит смещение в сторону внутренних рейсов. Временный эффект наблюдался в 2023 г. незначительный прирост доли международных перевозок. В 2024-2025 гг. сохраняется внутренних перевозок.

Таблица 1 – Финансовые показатели авиакомпаний

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Пассажиропоток (млн человек)	128,1	69,1	99,9	95,1	105,1	111,7
Доля международных перевозок (%)	48	18,8	21,2	15	56,3	24,2
Доля внутренних перевозок (%)	52	81,2	78,8	85	43,7	75,8
Выручка (трлн рублей)	1,25	0,82	1,12	1,07	1,44	1,77
Чистая прибыль/убыток (млрд рублей)	42,3	-123,4	-87,2	-34,5	28,7	71,1
Рентабельность продаж (%)	3,4	-	-	-	2,0	4,0
Рентабельность основных активов (%)	-	-	-	0,8	2,1	5,2
Государственная поддержка (млрд руб.)	-	(330+)	-	389	478	-

Источник: составлено авторами по данным из источников¹

Государственная поддержка стала ключевым фактором выживания в авиакомпаний в кризисные годы. Общая сумма государственной поддержки отрасли составила внушительную цифру: в 2020 году более 330 млрд руб., в 2022-м – порядка 389 млрд руб., а в 2024 году – уже 478 млрд руб. (табл.1).

Финансовое положение российских авиакомпаний в изучаемом периоде демонстрирует сложную картину, вызванную влиянием разнородных сил.

Центральным фактором, непосредственно воздействующим на экономические показатели авиакомпаний, является объём перемещаемых пассажиров. Так, в 2019 году отечественными компаниями было обслужено рекордное количество пассажиров – 128,1 миллиона человек. Однако пандемия COVID-19 привела к резкому сокращению числа перелётов в 2020-м году до 69,1 млн человек (-46%), после чего началось поэтапное восстановление: 2021-й год – 99,9 млн пассажиров, 2022-й – 95,1 млн, 2023-й – 105,1 млн, 2024-й – 111,7 млн.

Наблюдалось серьёзное изменение соотношения международных и внутрироссийских рейсов. До 2019 года международные линии составляли почти половину объёма пассажироперевозок (48%), тогда как к 2022-му эта цифра упала до 15%, постепенно увеличившись к 2024 году до 24%. Одновременно выросла доля внутригосударственных рейсов: с 52% в 2019 году до максимальных значений в 76% в 2024 году.

Доход крупнейших российских авиакомпаний вырос следующим образом: в 2019 году составлял 1,25 триллиона рублей, упал до 0,82 трлн в 2020 году, вновь начал расти в последующие годы (2021 – 1,12 трлн рублей, 2022 – 1,07 трлн, 2023 – 1,44 трлн, 2024 – 1,77 трлн рублей) (рис.1).

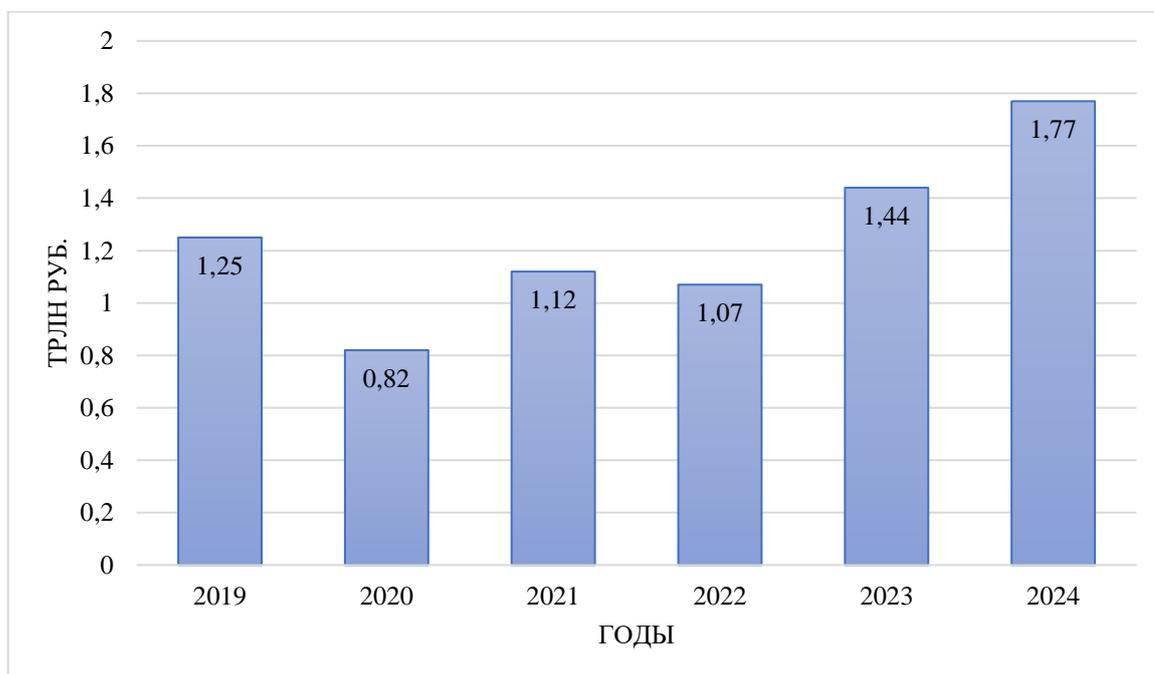


Рисунок 1 – Доходы крупнейших российских авиакомпаний

Источник: составлено авторами по данным из источников²

¹ Федеральное агентство воздушного транспорта РФ. - URL: <https://favl.gov.ru/public/materials/3/0/b/4/e/30b4ec6f?ysclid=m4obn8s812786250706> (дата обращения: 08.12.2024).

² Аналитическое агентство // Aviastat. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.aviastat.ru/> (дата обращения 29.11.2025)

Показатели чистой прибыли значительно колебались: 2019 год – 42,3 млрд руб., убытки в 2020-2022 годах (-123,4 млрд, -87,2 млрд, -34,5 млрд соответственно), восстановление положительной динамики в 2023-2024 годах (+28,7 млрд и +71,1 млрд руб.) (рис.2).

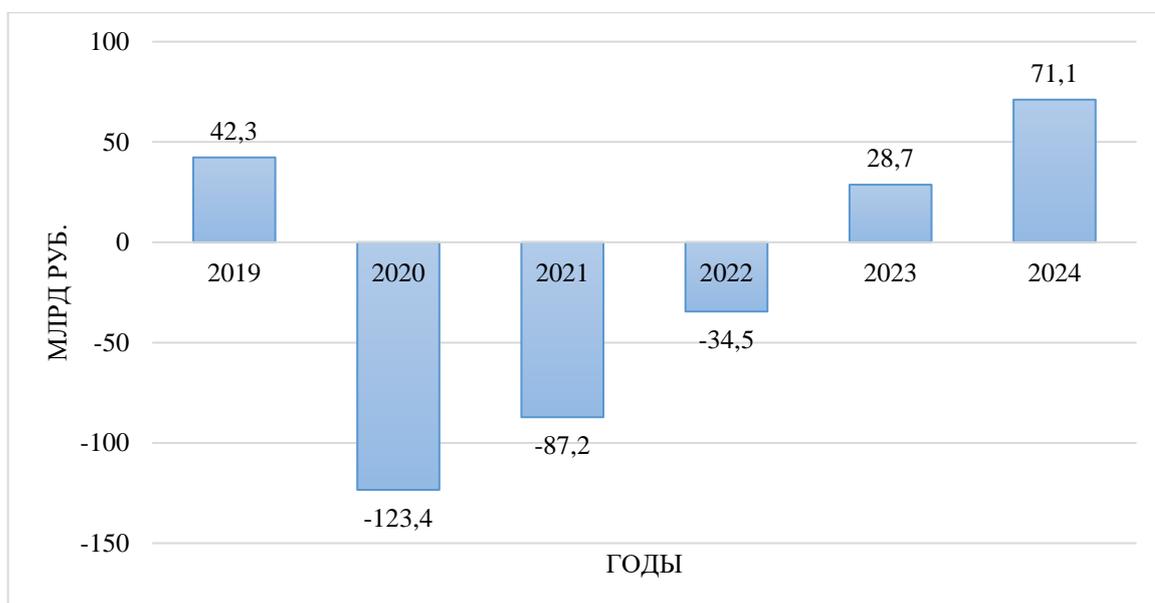


Рисунок 2 – Чистая прибыль крупнейших российских авиакомпаний
Источник: составлено авторами по данным из источников^{3 4}

Рентабельность продаж варьировалась аналогичным образом: 3,4% в 2019 году сменились отрицательными показателями вплоть до 2022-го, в дальнейшем наблюдается стабилизация (до 2,0% в 2023 году и 4,0% в 2024 году). Эффективность основного капитала также улучшалась: с 0,8% в 2022 году до 2,1% в 2023 и 5,2% в 2024 году (рис.3).

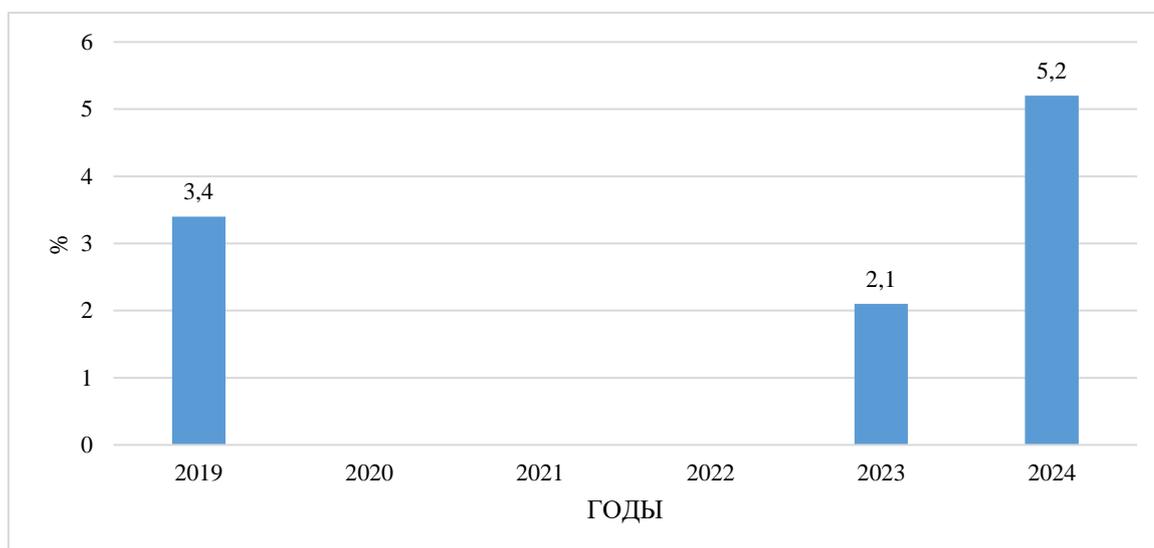


Рисунок 3 – Рентабельность продаж российских авиакомпаний

Таблица 2 - Динамика себестоимости продаж крупнейших авиакомпаний России, млрд руб.

Авиакомпания	2019	2020	2021	2022	2023	2024

³ S7 Airlines. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.s7.ru/> (дата обращения 29.11.2025)

⁴ Уральские авиалинии. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.uralairlines.ru/news/element/uralskie-avialinii-podveli-finansovye-itogi-2019-goda/> (дата обращения 29.11.2025)

"Аэрофлот"	—	—	414.3	—	—	668.0
S7 Airlines	—	—	140.9	133.8	—	151.8
"Уральские авиалинии"	81.4	—	83.3	85.3	—	114.5
"Победа"	—	—	64.1	66.2	84.7*	—
"Россия"	—	75.4	121.4	—	—	172.6
Nordwind	—	—	73.2	43.9	—	53.5
Smartavia	—	—	19.6	18.7	—	25.5

Примечание: Данные по некоторым компаниям и годам отсутствуют в открытых источниках.

По итогам проведенного анализа выделяются следующие важные моменты, иллюстрирующие современное финансовое положение российских авиакомпаний:

- Устойчивость к рискам. Несмотря на три убыточных года подряд (2020-2022), индустрия смогла вернуться к стабильно позитивному состоянию в 2023-2024 годах, демонстрируя чистую прибыль в размере 71,1 млрд руб. в 2024 году, превысив предкризисный уровень на 68%.

- Трансформация доходов. Происходит смещение акцента на внутренний рынок: доля внутреннего пассажиропотока возросла с 52% в 2019 году до 76% в 2024 году. Этот сдвиг отразился на доходах компаний, уменьшив их зависимость от иностранной валюты.

- Рост производительности. Повышение показателя рентабельности продаж до 4,0% в 2024 году отражает улучшение оперативной эффективности авиакомпаний, несмотря на увеличение затрат на техническое обслуживание и модернизацию флота.

- Различия в результатах. Значительная диспропорция присутствует в уровне финансовых успехов между ведущими игроками рынка и региональными перевозчиками. Например, пять лидирующих авиакомпаний формируют более 70% совокупного дохода отрасли и 85% чистой прибыли.

В результате проведенного анализа финансового состояния организаций воздушного пассажирского транспорта России можно сформулировать следующие предложения для улучшения их финансовых показателей:

1. Снижение операционных расходов (контроль над затратами на топливо, снижение аэропортовых сборов, оптимизация затрат на аэропортовое обслуживание). Для управления затратами на авиатопливо можно рассмотреть возможность внедрения программ для экономии топлива через оптимизацию маршрутов, а также возможно заключение долгосрочных контрактов на его поставку. В целях оптимизации затрат на техническое обслуживание можно рассмотреть вероятность создания и расширения собственной ремонтной базы. В качестве основного варианта для снижения аэропортовых сборов возможна оптимизация маршрутной сети с учетом стоимости аэропортового обслуживания или проведение переговоров о долгосрочных тарифных соглашениях.

2. Государственная поддержка и регулирование (совершенствование нормативной базы, разработка целевых программ поддержки). Реформирование нормативной базы авиационной отрасли критически важным шагом для повышения ее конкурентоспособности и стимулирования инноваций. Упрощение процедур сертификации и допуска ВС позволит значительно сократить и финансовые, и временные затраты. Что касается разработки целевых программ поддержки, возможно введение субсидий для перелетов в труднодоступные регионы, что позволяет обеспечивать мобильность определенных групп населения и способствует развитию экономики отдельных регионов. В случае подробного анализа потребностей населения данный шаг может спровоцировать экономическую активность и повлиять на транспортную инфраструктуру.

Заключение

Проведённое исследование наглядно показало сложный путь российской гражданской авиации с точки зрения финансовой устойчивости в период с 2019 г. по 2024

г. Хотя компании сумели адаптироваться к значительным внешним шокам, сохранились фундаментальные проблемы, такие как потребность в модернизации авиапарка, повышенная зависимость от правительственной поддержки и различие уровней успешности отдельных компаний.

Поддерживать финансовую стабильность авиакомпаний возможно лишь путем комплексной реализации стратегических задач: укрепление собственного сервиса ремонта самолётов, сокращение операционных расходов, привлечение альтернативных источников финансирования и совершенствование внутренней маршрутной сети, ориентированной на развивающиеся региональные направления. Важнейшую роль здесь должна играть политика правительства, направленная на продвижение отечественной авиации и формирование благоприятной инфраструктурной среды.

Дальнейшее углубление научного изучения должно сосредоточиваться на разработке инструментов оценки финансовой устойчивости авиапредприятий в свете современных тенденций и изучении продуктивности разных форматов господдержки.

Список источников

1. Авиационные компетенции в современных реалиях / М. М. Алексеева, А. И. Боброва, Л. Г. Большедворская [и др.]. – Москва : Издательско-торговая корпорация Дашков и К, 2025. – 260 с. – ISBN 978-5-394-06243-8.
2. Анализ рынка пассажирских авиаперевозок в России // *BusinesStat*. 2024. 135 с.
3. Краснова, М. В. Анализ финансового состояния авиакомпаний с позиции различных стейкхолдеров / М. В. Краснова, В. В. Остапова // *Транспорт Российской Федерации*. – 2019. – № 6(85). – С. 10-13.
4. Лысенко Д.В., Акгюн Л. Проблемы развития авиакомпаний на основании анализа их бухгалтерской отчетности. *Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова*. 2021;(3):130-138. <https://doi.org/10.21686/2413-2829-2021-3-130-138>
5. Мироненко, В. А. Оптимизация управления расходами авиакомпании / В. А. Мироненко, Л. И. Юзвович // *Российские регионы в фокусе перемен : Сборник докладов XV Международной конференции, Екатеринбург, 10–14 ноября 2020 года. Том 2.* – Екатеринбург: ООО "Издательство УМЦ УПИ", 2021. – С. 139-143.
6. Мордкович А. А. Пассажирские авиаперевозки: Финансово-экономические проблемы и экономический рост // *Финансовый университет*. 2017. 214 с.
7. Отраслевой доклад "Состояние и перспективы развития воздушного транспорта России" // *Росавиация*. 2024. 156 с.
8. Российская газета. [Электронный ресурс] – URL: <https://rg.ru/2023/04/23/pribylvedushchih-aviakompanij-rf-v-2022-godu-prevysila-87-mlrd-rublej.html> (дата обращения 29.11.2025)
9. Российский рынок бизнес-авиации: итоги 2024 г., прогноз до 2028 г. // *NeoAnalytics*. 2025. 112 с.
10. Статистические данные Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта // *Статистический сборник*. 2024. 89 с.
11. Ниязян В. Г. Методика стандартизации показателей финансово-хозяйственной деятельности авиакомпаний / В. Г. Ниязян // *Известия Уральского государственного экономического университета*. — 2015. — № 4. — С. 36–42.
12. Садыков, С. И. Учет и финансовая отчетность в авиакомпании в условиях цифровой экономики / С. И. Садыков // *Устойчивое развитие в современном нестабильном мире: проблемы теории и практики : Сборник научных статей по итогам Международной межвузовской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 09–10 января 2023 года.* – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью "Санкт-Петербургский центр системного анализа", 2023. – С. 240-246.

13. Степаненко, Е. В. Трансформация авиалиний для внутреннего рынка Российской Федерации / Е. В. Степаненко, А. С. Воскресенская, В. И. Гречишкина // Вестник транспорта Поволжья. - 2024. - № 2 (104). - С. 61-69.

Сведения об авторах

Сушко Ольга Петровна, д.э.н., доцент, профессор, Российский экономический университет им Г.В. Плеханова, МГТУ Гражданской авиации, г. Москва, Россия
Бурдюжа Ариана Денисовна, студент, МГТУ Гражданской авиации, г. Москва, Россия

Information about the authors

Sushko Olga Petrovna, Doctor of Economics, Associate Professor, Professor, Plekhanov Russian University of Economics, MGTU of Civil Aviation, Moscow, Russia
Burdyuzha Ariana Denisovna, student, MGTU of Civil Aviation, Moscow, Russia