Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

На правах рукописи

ХРОНИ КИРИЛЛ ОЛЕГОВИЧ

ФИНАНСОВЫЕ И СТРАХОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ КАК МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Научная специальность 5.2.3. «Региональная и отраслевая экономика»

АННОТАЦИЯ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:

Доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой «Финансы и страхование» Отделения международного экономического сотрудничества Экономического факультета Института экономики, математики и информационных технологий (ИЭМИТ) РАНХиГС

Миллерман Александр Самуилович

Москва 2026

Актуальность темы исследования.

За последние два десятилетия авиационная отрасль заметно выросла и во многом изменилась. Этому способствовали технологические достижения и растущий спрос на авиаперевозки. Авиационную отрасль России традиционно относят к числу наиболее наукоемких, высокотехнологичных и системообразующих отраслей российской экономики. Она обеспечивает воздушное сообщение между регионами страны и поддерживает мобильность населения.

В феврале-марте 2022 года авиатранспортная отрасль Российской Федерации столкнулась с различными геополитическими вызовами и беспрецедентным санкционным давлением, включая закрытие воздушного пространства, запреты на техническое обслуживание и ремонт воздушных судов, запреты на продажу самолетов и вертолетов, а также запреты на поставку компонентов, оборудования и систем. Кроме того, некоторые организации отрасли попали под блокирующие санкции, которые ограничили для них доступ товаров и услуг и зарубежные рынки. Это породило комплекс системных проблем: сокращение современного авиапарка и объемов перевозок, падение доходов аэропортов из-за снижения пассажиропотока, острый финансовый дефицит у авиакомпаний и угрозу снижения безопасности полетов на фоне недостаточно быстрых темпов импортозамещения.

В сложившихся условиях стратегической целью отрасли становится ускоренный переход на отечественные технологии. Достижение этой цели невозможно без глубокой модернизации — капиталоемкого процесса, требующего «длинных» денег и сопряженного с высокими рисками. Успех технологического обновления напрямую зависит от эффективности финансового и страхового инструментария, обеспечивающего приток инвестиций и минимизацию угроз. Традиционно участники рынка опираются на широкий спектр таких механизмов: от инструментов финансирования воздушных судов (банковские кредиты,

операционный и финансовый лизинг, экспортное кредитование) и рынка капитала до инструментов хеджирования (например, от скачков цен на топливо) и страхования (КАСКО воздушных судов, страхование ответственности и кредитов).

Вместе с тем новые экономические реалии требуют переосмысления и расширения существующего инструментария. Необходим детальный анализ и поиск новых комбинаций доступных финансовых и страховых инструментов, способных обеспечить предприятиям максимальную эффективность использования факторов производства. Этим обусловлена высокая актуальность настоящего исследования, цель которого - используя действенные финансовые и страховые инструменты и их комбинации, разработать механизмы, способные стать драйвером модернизации и устойчивого развития российской авиационной отрасли.

Степень разработанности проблемы.

Анализ проблематики авиационной отрасли, включая вопросы финансирования производства, страхования воздушных судов и ответственности эксплуатантов, сопряжен с аспектами, требующими тщательного теоретического и практического обоснования. Автор опирался на выводы исследователей в области экономики, планирования и организации производства, авиации, транспорта и логистики (Силуанов А.А., Мантуров Д.В., Клочков В.В., Хрусталёв Е.Ю. и др.), а также на труды по экономике транспорта и актуарным методам. Авиационная отрасль обладает существенной отраслевой спецификой и требует специализированного методологического инструментария – прежде всего в вопросах финансового обеспечения, а также управления рисками и страхования в отрасли. В условиях нестабильной конъюнктуры и адаптации к новым стратегическим вызовам вопросы количественной оценки влияния финансово-страховых инструментов на эффективность отрасли при санкционных

ограничениях остаются недостаточно изученными. Это предопределило выбор цели и задач настоящего исследования.

Объект исследования - авиационная отрасль и экономические отношения между субъектами, участвующими в производстве, обслуживании и эксплуатации авиационной техники, включая механизмы финансирования (лизинг, кредитование, выпуск облигаций) и страхования (КАСКО, ответственности, грузов), а также институциональное взаимодействие с государственными регуляторами.

Предмет исследования - совокупность финансового и страхового инструментария, методы его оптимизации и механизмы государственной поддержки, обеспечивающие экономическую эффективность авиационной отрасли РФ в условиях санкций и импортозамещения.

Информационную основу исследования составили нормативные акты Российской Федерации, субъектов Федерации и зарубежных стран, монографии, периодические издания, данные Росстата, Федерального агентства воздушного транспорта, Министерства промышленности и торговли, результаты отчетов независимых исследовательских компаний и финансовой отчетности российских и зарубежных компаний.

Научная гипотеза исследования.

В условиях ускоренного перехода авиационной отрасли Российской Федерации на отечественные технологии, усиления санкционного давления и необходимости масштабного обновления воздушного флота, гипотеза исследования заключается в том, что существующий финансово-страховой инструментарий не в полной мере отвечает новым вызовам и его системное расширение, адаптация и развитие окажут прямое положительное влияние на темпы и качество модернизации в отрасли, и, в конечном счете, достижение технологического суверенитета и устойчивого развития отрасли, а также способны обеспечить:

- Снижение капиталоемкости производства и эксплуатации авиатехники за счет оптимизации структуры капитала (включая выпуск инфраструктурных облигаций с государственными гарантиями) и снижения стоимости заемных ресурсов.
- Минимизацию операционных и финансовых рисков через формирование специализированных страховых пулов, внедрение актуарных моделей тарификации, адаптированных к санкционным ограничениям, и перераспределение рисков между участниками рынка.
- Косвенное субсидирование отрасли за счет синергии страховых премий, налоговых льгот и государственных гарантий, что повысит рентабельность авиакомпаний.

Гипотеза предполагает, что реализация указанных механизмов позволит не только компенсировать потери от ограничения доступа к международным рынкам капитала и страхования, сократив зависимость от иностранных перестраховщиков, но и создать устойчивую модель финансирования, обеспечивающую технологический суверенитет отрасли.

Проверка гипотезы осуществляется через:

- Корреляционный анализ влияния ключевой ставки ЦБ РФ на доходность облигаций авиаэмитентов.
- Эконометрическое моделирование зависимости между страховыми тарифами и емкостью перестраховочного пула.
- Сценарный прогноз при внедрении предложенных инструментов.
- Актуарное моделирование резерва убытков на основе треугольников развития (методы цепной лестницы и Борнхюттера–Фергюсона) в соответствии с методологией Положения Банка России № 858-П, включая анализ чувствительности коэффициентов развития убытков к объему накопленной статистики и катастрофическим выбросам.

Цель и задачи исследования.

Целью исследования является изучение перспектив модернизации российской авиационной отрасли, существующего финансового и страхового инструментария, его расширение с целью повышения экономической эффективности компаний отрасли путем оптимального использования инструментария финансового и страхового рынка, а также мер адресной государственной поддержки и субсидирования.

Для достижения поставленной цели были поставлены следующие задачи:

1. Диагностировать текущее состояние отрасли, выявив системные проблемы (импортозависимость, рост капиталоемкости, ограниченный доступ к мировым рынкам капитала).
2. Провести сравнительный анализ инструментов модернизации, изучив отечественный и зарубежный опыт применения финансовых и страховых инструментов и механизмов в авиации.
3. Оценить влияние финансовых и страховых инструментов на экономическую эффективность (рентабельность) авиакомпаний с применением регрессионного анализа и оценки операционного/стратегического воздействия.
4. Разработать адаптированный финансово-страховой инструментарий: предложить механизмы снижения капиталоемкости (инфраструктурные облигации с госгарантиями) и управления рисками (отраслевой страховой пул для санкционных и технологических рисков).
5. Сформировать рекомендации и методику косвенного субсидирования через налоговые льготы и тарифные преференции.
6. Оценить стратегии международной кооперации в условиях ограничений и обосновать пути сотрудничества с «дружественными» странами в сфере лизинга ВС, технологий и альтернативных рынков страхования/перестрахования.

Научная новизна исследования.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в разработке и обосновании комплексной методологии модернизации авиационной отрасли РФ, интегрирующей расширенный финансово-страховой инструментарий для повышения экономической эффективности, устойчивости и технологического суверенитета отрасли в условиях структурных ограничений.

В рамках проведённого исследования получены следующие научные результаты, обладающие признаками новизны:

1) Систематизированы и охарактеризованы с использованием количественных индикаторов системные дисфункции финансово-страхового обеспечения авиационной отрасли РФ в условиях структурных ограничений, в частности, статистически подтверждена высокая эластичность стоимости капитала по ключевой ставке ЦБ РФ и установлена критическая зависимость устойчивости отрасли от дефицита перестраховочной емкости.
2) Разработаны методологические подходы к построению модели гибридного финансирования авиационной отрасли, основанной на интеграции инфраструктурных облигаций, страховых механизмов и налоговых стимулов с целью обеспечения синергии между государственной поддержкой и частными инвестициями для синергетического гибридного финансирования модернизации авиационной отрасли, отличительной особенностью которой является создание замкнутого контура движения капитала, где инфраструктурные облигации, механизмы отраслевого страхования и целевые налоговые стимулы являются взаимодополняющими элементами, обеспечивающими снижение зависимости от прямого бюджетного финансирования.
3) Предложен и обоснован комплексный механизм развития прикладного отраслевого страхового инструментария, включающий:

- формирование международных страховых и перестраховочных пулов с участием стран БРИКС+, ЕАЭС и других партнеров;
- стандартизацию страховых продуктов для снижения транзакционных издержек;
- применение цифровых платформ на базе технологии блокчейн для управления страховыми механизмами и как инструмента преодоления дефицита институционального доверия между участниками из различных юрисдикций за счет обеспечения прозрачности, автоматизации расчетов через смарт-контракты и снижения транзакционных издержек на основе стандартизированных страховых продуктов.

4) Разработаны – в составе единой двухуровневой схемы мобилизации институционального и розничного капитала – методы развития инвестиционного инструментария авиационной отрасли для мобилизации капитала розничных инвесторов («народные» авиационные облигации, отраслевые ПИФы, инфраструктурные облигации), отличающиеся наличием встроенных механизмов снижения риска (государственные гарантии, целевое проектное финансирование) и ориентированные на формирование нового, небанковского источника долгосрочного финансирования программ импортозамещения и модернизации авиационной техники. В рамках схемы обоснована применимость облигационного финансирования непосредственно к воздушным судам как недвижимым доходогенерирующим активам (статья 130 ГК РФ).
5) Предложен методический подход к количественной оценке влияния разработанного финансово-страхового инструментария на ключевые параметры отрасли: снижение рисков, стоимости капитала и повышение доступности финансирования модернизации.

6) Обоснована концепция трансформации системы финансово-страхового обеспечения и государственной поддержки авиационной отрасли, предполагающая парадигмальный переход от прямого субсидирования к роли государства как архитектора адаптивной финансово-страховой системы, в которой основными инструментами являются создание институтов развития (страховые пулы, фонды), предоставление гарантий и регуляторное стимулирование для мобилизации внутренних частных инвестиций и обеспечения долгосрочной устойчивости в условиях внешнеэкономических ограничений.

Совокупная научная и прикладная значимость результатов исследования заключается в создании основы для эффективного механизма государственной поддержки авиационной отрасли, ориентированного на мобилизацию внутренних ресурсов и развитие международной кооперации в условиях санкционных ограничений.

Теоретическая и практическая значимость.

Теоретическая значимость исследования заключается в развитии положений отраслевой экономики в части формирования механизмов антикризисного управления в стратегически важных отраслях. Работа вносит вклад в теорию прикладных финансов и отраслевого (авиационного) страхования, развивая концепции финансового инжиниринга и управления рисками в условиях внешних шоков и структурной трансформации экономики. Концепции, механизмы, методы и модели, разработанные в исследовании, а также выводы и практические рекомендации могут быть применены для разработки механизмов развития и поддержки авиационной отрасли Российской Федерации, а также могут быть использованы в качестве теоретической базы для дальнейших исследований проблем обеспечения экономической безопасности и устойчивого развития транспортного комплекса. В частности, они полезны при анализе инвестиционных

проектов, оценке целесообразности государственной поддержки (субсидирования) и рассмотрении вопросов дерегулирования отрасли на уровне профильных министерств и государственных органов управления.

Практическая значимость исследования определяется высокой степенью готовности его результатов к имплементации. Предложенные методики и модели могут быть использованы:

- Органами государственной власти (Минтранс России, Минпромторг России, ФАВТ России) при разработке и корректировке стратегий развития авиационной отрасли и нормативно-правовых актов, регулирующих финансовую, лизинговую и страховую деятельность.
- Институтами развития (ВЭБ.РФ), ГТЛК и коммерческими банками при оценке рисков и структурировании сделок по финансированию поставок отечественных воздушных судов.
- Авиакомпаниями и страховыми организациями для оптимизации финансовых стратегий, управления рисками и разработки новых конкурентоспособных продуктов.
- В образовательном процессе высших учебных заведений при подготовке специалистов по направлениям «Региональная и отраслевая экономика», «Экономика», «Финансы и кредит», «Менеджмент на транспорте».

Методология и методы исследования.

Методологическую основу составили фундаментальные теории (экономического развития Й. Шумпетера, риска и неопределенности Ф. Найта, институциональной экономики), а также общенаучные и специальные методы: методы анализа и синтеза, системного и ситуационного анализа, экономико-математического моделирования, корреляционно-регрессионного анализа, актуарные методы оценки страховых резервов (метод цепной лестницы и метод Борнхюттера–Фергюсона, в том числе в их регуляторной реализации по Положению Банка России № 858-П).

Апробация результатов исследования.

Основные положения работы докладывались и получили положительную оценку на заседаниях кафедры «Финансы и страхование» РАНХиГС и на специализированной конференции «Весенняя актуарная школа 2024» (Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 22–23 апреля 2024 г.). Всего по теме диссертационного исследования автором с 2013 г. опубликовано 8 научных статей, в том числе 7 статей в рецензируемых научных изданиях из перечня ВАК при Минобрнауки России, из них 2 статьи в изданиях, рекомендованных Ученым советом, и 1 статья в иных научных изданиях и материалах конференций, общим объемом 8,8 п.л., в том числе авторских - 6 п.л. Результаты исследования прошли апробацию и внедрены в операционную деятельность авиакомпании АО ПО «Космос» и страховой компании ООО «СК «ТИТ».

Структура и объем работы

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы. Работа изложена на 237 страницах машинописного основного текста (без учета приложений), проиллюстрированного 13 рисунками и 19 таблицами, также работа содержит 4 приложения на 19 страницах, в том числе 10 таблиц. Список литературы содержит 102 источника.

Ключевые слова

авиационная отрасль, модернизация, финансовые инструменты, страховые инструменты, авиационное страхование, инфраструктурные облигации, страховые пулы, перестрахование, управление рисками, актуарные методы, технологический суверенитет, государственная поддержка авиационной отрасли.