

УДК 338

EDN QGSTZH

Отечественный авиапром: вчера, сегодня, завтра

А.В. Жуланова¹, И.Н. Фазлиев^{1,2}, О.С. Олесиук^{3*}

¹ФГАОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет», Пермь, Россия

²ФГКВОУ ВО «Пермский военный институт войск национальной гвардии Российской Федерации», Пермь, Россия

³ФКОУ ВО Пермский институт ФСИН России, Пермь, Россия

*E-mail: olesiuk@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена изучению становления отечественной авиапромышленной отрасли. Авторами изложена история становления данной отрасли: от ее истоков до сегодняшних дней. Проведен и представлен анализ данной сферы российской экономики, начиная с 1992 года, приведены основные производственные показатели, характеризующие ее. Выявлены и представлен обзор причин изменений, произошедших в данной отрасли за последние годы. Особое внимание уделено нововведениям, которые произошли после пандемии COVID-19 и введения санкций против России в связи с событиями 2022 года. Также статья содержит обзор нормативных документов с отражением их содержания, в которых предложены пути роста и развития данного направления. Установлена роль российской авиационной промышленности для экономической безопасности страны. Изложены перспективные направления развития данной отрасли, включающие сотрудничество с так называемыми «дружественными» странами. Авторами сделан вывод о том, что несмотря на все пережитые и возможные сложности, отрасль отечественного авиапрома имеет явные и значительные перспективы для своего развития. В работе применены аналитический, графический методы, метод статистического анализа и др. методы исследования статистических данных государственных органов статистики.

Ключевые слова: авиация, авиационная промышленность, влияние, санкции, импортозамещение, экономическая безопасность.

Domestic aviation industry: yesterday, today, tomorrow

A.V. Zhulanova¹, I.N. Fazliev^{1,2}, O.S. Olesiyuk^{3*}

¹Perm State National Research University, Perm, Russia

²Federal State Educational Institution of Higher Education "Perm Military Institute of the National Guard of the Russian Federation", Perm, Russia

³The Perm Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia, Perm, Russia

*E-mail: olesiuk@yandex.ru

Abstract. The article is devoted to the study of the formation of the domestic aviation industry. The authors describe the history of the formation of this industry: from its origins to the present day. The analysis of this sphere of the Russian economy has been carried out and presented since 1992, the main production indicators characterizing it are given. The reasons for the changes that have occurred in this industry in recent years have been identified and reviewed. Special attention is paid to the innovations that occurred after the COVID-19 pandemic and the imposition of sanctions against Russia in connection with the events of 2022. The article also contains an overview of regulatory documents reflecting their contents, which outline the ways of growth and development of this area. The role of the Russian aviation industry for the economic security of the country has been established. Promising directions for the development of this industry, including cooperation with so-called "friendly" countries, are outlined. The authors conclude that despite all the experienced and possible difficulties, the branch of the domestic aviation industry has clear and significant prospects for its development. The work uses analytical, graphical methods, the method of statistical analysis, etc. methods of research of statistical data of state statistical agencies.

Keywords: aviation, aviation industry, impact, sanctions, import substitution, economic security.

1. Введение

Реалии нашего времени демонстрируют очень непростую для Российской Федерации ситуацию. Это вызвано изменениями, произошедшими в мировом сообществе в отношении нашей страны. Последствия таких изменений оказывают влияние на отечественную экономику в целом и на ее отдельные отрасли – в частности.

Авторами рассматривается такая отрасль российской промышленности, как авиационная: ее становление, развитие и перспективы. Важность данной отрасли для любого государства неоспорима, а с учетом складывающейся ситуации – актуальна для России, чем обусловлена тема настоящей статьи.

2. Постановка задачи (Цель исследования)

Рассмотрение российской авиапромышленности в контексте экономической безопасности для государства.

3. Методы и материалы исследования

Базой для анализа изучаемого объекта послужили данные органов статистики.

Применялись аналитический, графический методы, метод статистического анализа и др. методы исследования.

4. Полученные результаты

Авиапромышленный сектор российской экономики занимает значимое место и выпускает продукцию широкой ассортимента: это и гражданские суда (пассажирские), и военные, а также беспилотные летательные аппараты.

Становление отечественной авиации начинается в 10-х годах прошлого века, когда в нашей стране появились первые заводы в этой сфере. На то время Россия могла похвастаться некоторыми достижениями: самолет-разведчик «Анаде», бомбардировщик «Илья Муромец». После событий Первой мировой войны в воздух стремительно направился экземпляр, состоящий полностью из металла АНТ-2, который сконструировал А. Туполев. В 1930-х эра дирижаблей в России подошла к концу, поэтому авиационная промышленность стремительно «рванула» вперед и начала ускоренно развиваться. В эти годы количество отечественных самолётов выросло вдвое, и даже после ВОВ авиастроение не ослабело, отрасль продолжала производить продукцию до самого распада Союза Советских Социалистических Республик [16].

Распад Союза привлек за собой и крушение советской авиационной промышленности: так получилось из-за того, что многочисленные связи, которые уже были налажены, ухудшались, а то и вовсе заканчивались. Но постепенно Россия смогла выбраться из плохого положения и уже в нулевые показывала неплохие результаты (рисунок 1).

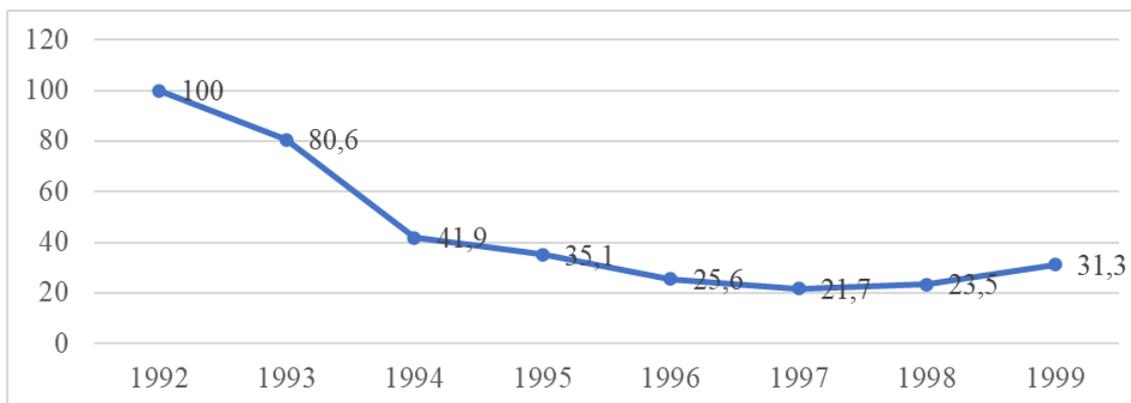


Рисунок 1. Динамика авиационной техники в РФ за 1992-1999 гг. [16].

В течение последних лет данная сфера активно развивалась, особенно после создания в 2006 году «Объединенной авиастроительной корпорации», вследствие чего активы отрасли были сконцентрированы, и к 2009 году ее финансирование возросло в двадцать раз [1,6].

С 2010 г. была осуществлена не только замена устаревших самолетов (Ил-76, Ан-148), но и запущено производство новых (Sukhoi Superjet 100, Су-34, Як-130) [1,6,8]. Однако переломным моментом для отрасли послужили события 2014 года в связи с тем, что российские и украинские авиастроительные предприятия были связаны. В связи с этим впоследствии пришлось решать возникшую проблему в части замены ранее поставлявшихся из Украины деталей [19].

Одновременно с этим в отношении отечественного авиапрома США и странами Евросоюза были введены санкции, которые, впрочем, не оказались критическими: напротив, они поспособствовали развитию отрасли [7].

Очередной проблемой, с которой столкнулись авиастроители, – это COVID-19 [10], результаты которого ударили по российским предприятиям, как и во всем мире. Например, беспрецедентно снизились заказы на поставку самолетов у мировых лидеров «Boeing» и «Airbus» [8].

Динамика производственных показателей авиапромышленной отрасли в России представлена на рисунке 2.

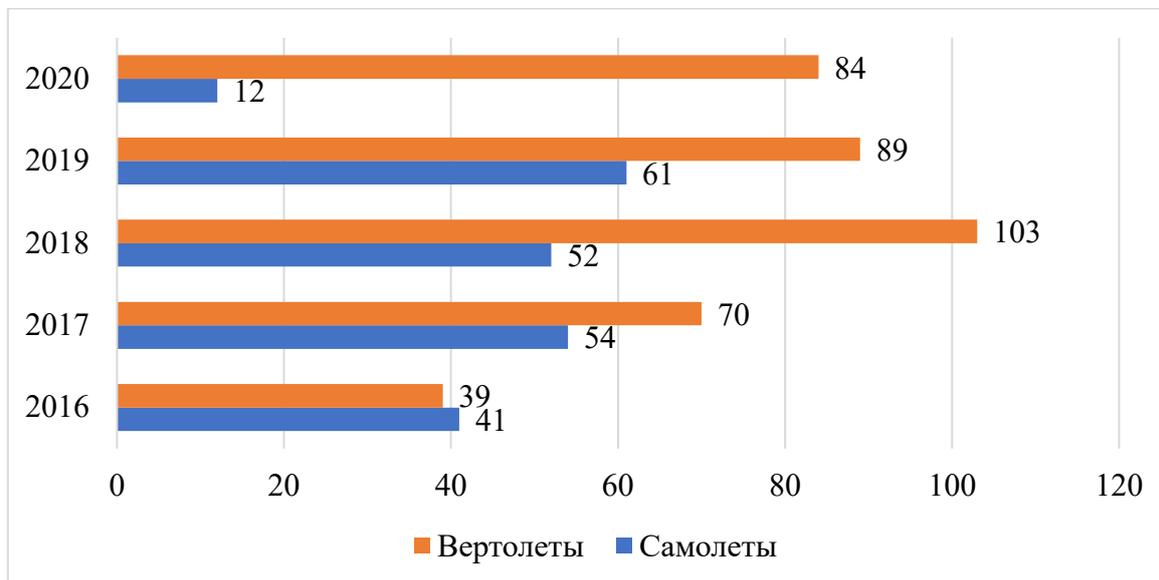


Рисунок 2. Показатели производства самолетов и вертолетов в РФ за период с 2016 г. по 2020 г. [3].

Представленная на рисунке 2 информация наглядно показывает, как резко сократилось – более, чем на 80% – производство самолетов именно в пандемийный 2020 год. При этом на показателях по производству вертолетов в этот год это значительно не отразилось [18].

Данные, характеризующие рынок гражданских самолетов в России, графически отображены на рисунках 3,4.

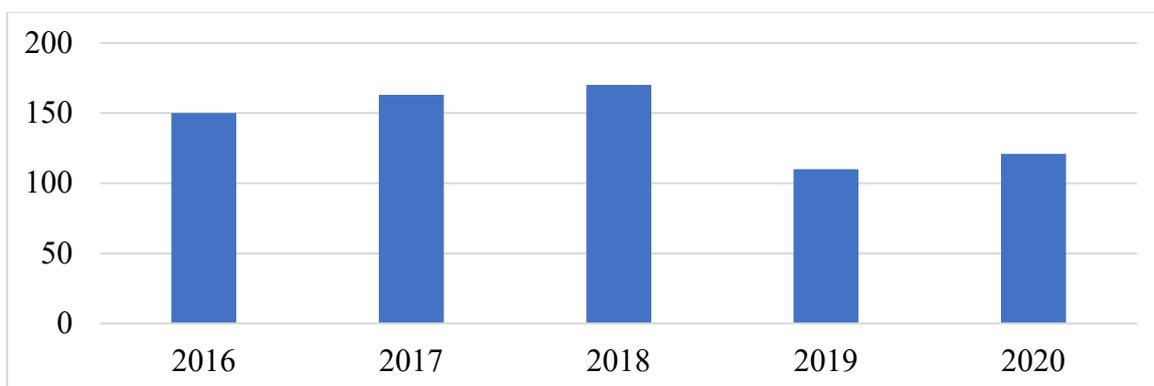


Рисунок 3. Объем рынка гражданских самолетов в РФ за период с 2016 г. по 2020 г. [4].

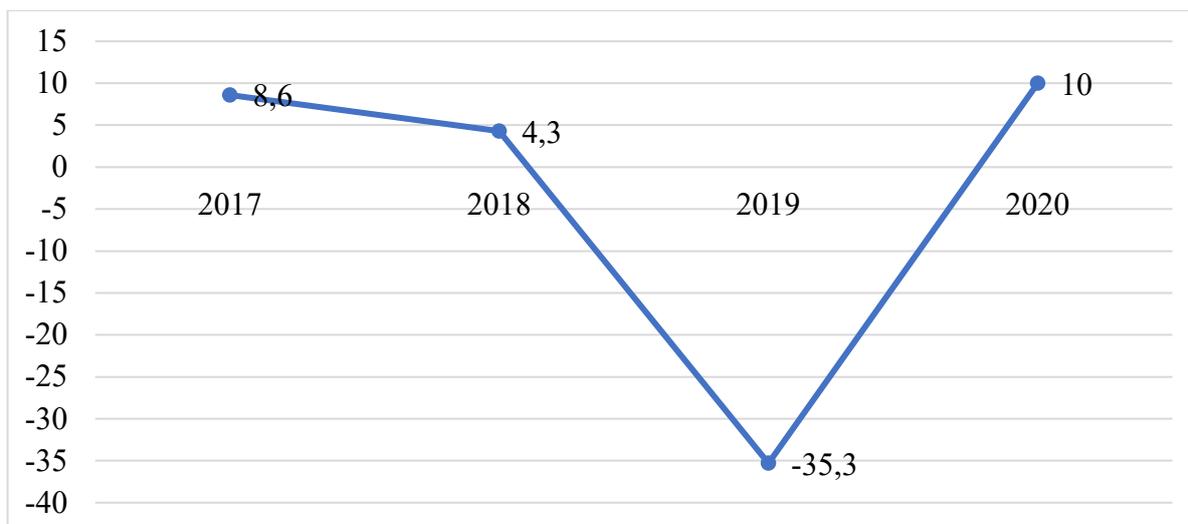


Рисунок 4. Показатели темпа прироста объема рынка гражданских самолетов в РФ за период с 2017 г. по 2020 г. [4].

Представленная на рисунках 3, 4 информация наглядно показывает улучшение показателей по итогам 2020 года по сравнению с предыдущим годом, но, если сравнивать с 2016 годом, то к 2020 году зафиксировано снижение почти на 20%.

Пандемия внесла коррективы в планы не только крупных российских авиапромышленных компаний, но и менее больших. Суммирующие результаты работы субъектов авиапрома представлены в таблице 1.

Таблица 1. Производственные показатели организаций авиапромышленного сектора РФ за период с 2015 г. по 2021 г. [4].

Показатели Годы	Объем производства продукции к предыдущему году, %	В том числе:	
		Гражданская продукция, %	Продукция государственного назначения, %
2015	105,9	90,8	108,4
2016	109,0	121,2	106,2
2017	105,9	101,7	107,0
2018	87,3	104,5	82,2
2019	94,2	79,8	99,7
2020	90,9	94,4	98,0
2021	105,6	103,8	106,2

Анализ представленной в таблице 1 информации подтверждает сокращение объемов производства в авиапроме в 2020 году, причем, всех видов.

После февральских событий 2022 года последовало очередное испытание для данной отрасли: запрет перелетов для российских судов через воздушное пространство стран, входящих в состав Европейского Союза; вынужденное внесение вследствие этого корректив в маршруты перелетов (с их удлинением); санкции стран Запада в отношении ряда российских авиакомпаний, в частности, «Ростех» [17].

Безусловно, все это оказало влияние на отечественный производственный сектор в целом, включая авиапром (рисунок 5).

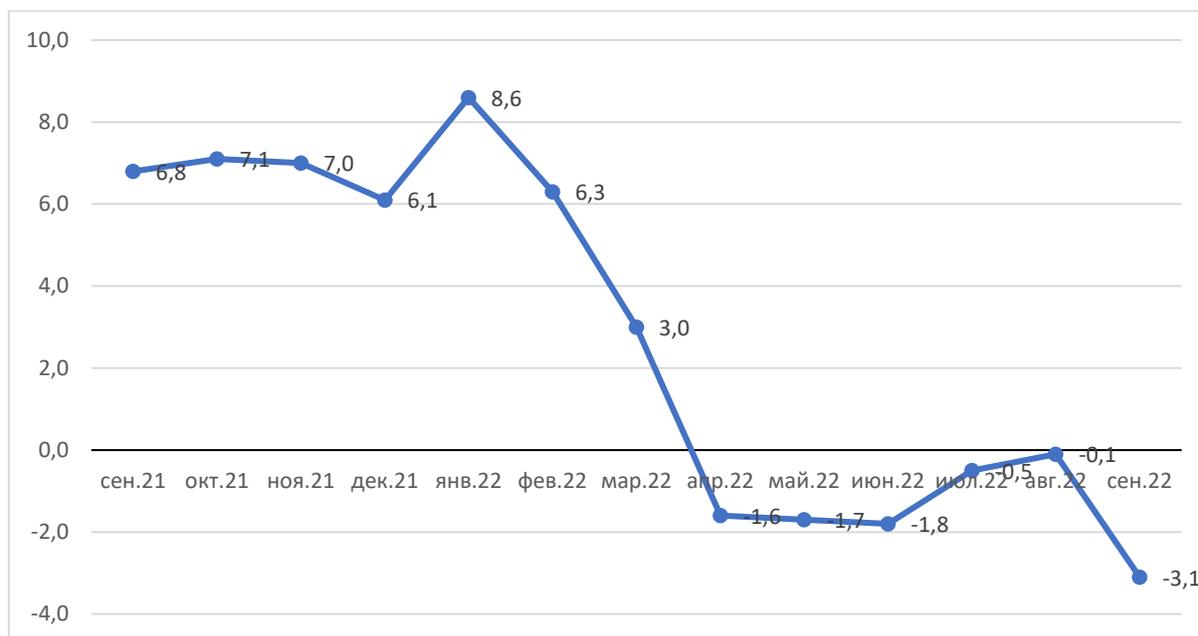


Рисунок 5. Динамика промышленного производства России 2021-2022 гг., % [15].

На изображенном на рисунке 5 графике видно, как изменялось промышленное производство России (что включает и авиационную промышленность) в период начала Специальной военной операции. Безусловно, это не обошло и авиапром.

Конечно, если сравнивать ситуацию в данной отрасли до введения санкций, когда были устоявшиеся на протяжении многих лет прочные отношения с иностранными партнерами-поставщиками и производителей необходимых деталей для наших самолетов, то,

несмотря на достаточно развитый отечественный сектор промышленности, российские авиапроизводители напрямую зависели от иностранных компаний [8]. Такая ситуация снижает экономическую безопасность страны.

Кроме того, наибольший урон отрасли нанес отказ иностранных лизинговых компаний от исполнения договорных обязательств, в результате которого наши компании не могли впредь использовать иностранные воздушные судна. Столкнулись отечественные авиапромышленники и с проблемой обеспечения запасных частей, не говоря уже о самолетах в целом, чего раньше, до введения санкций, не было.

Более устойчива к внешним экономическим изменениям оказалась военная авиапромышленная отрасль, что объясняется ее спецификой и исключает участие других стран. Возникшая проблема с запасными частями постепенно стала решаться при помощи «дружественных» стран.

Таким образом, санкции, с одной стороны, отрицательно повлияли на отечественный авиапром, но, с другой стороны, сыграли роль триггера для его развития. В контексте национальной безопасности, и, в первую очередь, –экономической, это является очень важным, что подтверждается следующим:

Руководством страны данной отрасли уделяется особое внимание. В частности, вопрос развития авиапромышленности на период до 2025 года обсуждался в Совете Федерации Государственной Думы Российской Федерации, где приоритетной задачей поставлен «ускоренный переход на отечественную авиационную технику» и переход на импортозамещение в этой сфере [14].

Данный отраслевой подход со стороны государства, действительно, необходим. В то же время, стоит отметить, что он сопряжен со значительными временными издержками. Как вариант, может быть, консолидация в этой части с «дружественными» странами Востока. Тем не менее, изменения, хоть и вынужденные, будут способствовать развитию отечественной отрасли и экономической независимости России.

Что касается нормативного регулирования авиапромышленной отрасли, то если раньше она развивалась на основе импортозависимости (по ценовому принципу), что привело к снижению производства отечественных самолетов и деталей, то сейчас взят курс (и нормативно закреплён) на импортозамещение [12]. Причем, поставлены задачи по достижению доли продукции отечественного производства с нулевого уровня в 2020 году до ста процентов до 2024 года [13]. Однако, на взгляд авторов, для достижения этого показателя потребуется гораздо больше времени. Кроме того, планируется разработка и внедрение мероприятий, направленных на повышение конкурентоспособности авиапроизводителей [11].

Так, ввиду значимости рассматриваемой отрасли экономики уже в текущем году на развитие авиапрома Правительством РФ выделяется свыше 283 миллиардов рублей [5].

5. Выводы

Вышеизложенное позволяет заключить, что сегодня в России авиационная промышленность претерпевает новый этап своего развития с акцентом на политику импортозамещения в отрасли, и это развитие невозможно без участия и поддержки государства.

Пройденный опыт показал необходимость укрепления безопасности страны, особенно в технологическом плане. Несмотря на длительность процессов, направленных на достижение требуемых параметров и задач, в результате у наших производителей и страны появляется возможность обрести независимость от кого-либо (зарубежных компаний или стран), что обеспечивает также ее экономическую безопасность.

Список литературы

1. Авиационная промышленность России – обзор отрасли. – [Электронный ресурс] <https://fabricators.ru/article/aviacionnaya-promyshlennost> (дата обращения -20.05.2024).
2. Авиационная промышленность России. 17 ноября 2022. – [Электронный ресурс] <https://www.tadviser.ru> (дата обращения -20.05.2024).
3. Анализ отрасли авиастроения в России в 2015-2019 гг прогноз на 2020-2024 гг. – [Электронный ресурс] https://businessstat.ru/images/demo/aircraft_industry_russia_demo_businessstat.pdf (дата обращения -28.05.2024).
4. ГОДОВОЙ ОТЧЁТ Общества (Акционерного общества «Авиационная промышленность» - АО «Авиапром») по итогам деятельности за 2021 год. – Москва, 2022. – 54 с. – [Электронный ресурс] <https://www.aviaprom.pro/jdownloads/2022/godovoj-otchet-za-2021-g-ao-aviaprom-1.pdf> (дата обращения – 20.05.2024).
5. Государство. Бизнес. Технологии: сайт. – 2024. – URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Авиационная_промышленность_России (дата обращения: 28.05.2024).
6. Карпова М.В. Текущее положение и перспективы развития авиационной промышленности в условиях санкций / М.В. Карпова, Е.Э. Котелкова, Е.А. Боркова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2022. – № 12-1. – URL:

- <https://cyberleninka.ru/article/n/tekuschee-polozhenie-i-perspektivy-razvitiya-aviatsionnoy-promyshlennosti-v-usloviyah-sanktsiy> (дата обращения: 22.05.2024).
7. Критская С.С. Анализ перспектив развития авиационной промышленности с учетом угрозы введения санкций против российской экономики / С.С. Критская, В.В. Ключков // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – № 40. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-perspektiv-razvitiya-aviatsionnoy-promyshlennosti-s-uchetom-ugrozy-vvedeniya-sanktsiy-protiv-rossiyskoy-ekonomiki> (дата обращения: 20.05.2024).
 8. НИИ экономики авиапромышленной промышленности. Самый крупный проект России и Китая: сайт. – 2024. – URL: <https://niieap.com/2014/05/21/samyj-krupnyj-proekt-rossii-i-kitaya/> (дата обращения: 27.05.2024).
 9. РИА новости. Суд в США запретил Lockheed и Boeing покупать российские двигатели. – [Электронный ресурс] <http://ria.ru/world/20140501/1006213104.html> (дата обращения: 21.05.2024).
 10. Романов М.И. Анализ современного состояния экспортного потенциала российской продукции гражданского авиастроения / М.И. Романов // Индустриальная экономика. – 2021. – № 3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-sovremennogo-sostoyaniya-eksportnogo-potentsiala-rossiyskoy-produktsii-grazhdanskogo-aviastroeniya> (дата обращения: 25.05.2024).
 11. Российская Федерация. Постановления Правительства РФ. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы»: Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 303. – [Электронный ресурс] <http://government.ru/docs/all/91333/> (дата обращения: 21.05.2024).
 12. Российская Федерация. Приказы Минпромторга России. Об утверждении Плана мероприятий по импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения Российской Федерации на период до 2024 года: Приказ Минпромторга России от 02.08.2021 № 2914 «Об утверждении Плана мероприятий по импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения Российской Федерации на период до 2024 года». – [Электронный ресурс] https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_392319/c1255296035746df23460a7c5c2c68616ccbd91b/ (дата обращения: 25.05.2024).

13. Российская Федерация. Распоряжения Правительства РФ. Об утверждении комплексной программы развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года: Распоряжение Правительства РФ от 25.06.2022 № 1693-р «Об утверждении комплексной программы развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года». – [Электронный ресурс] https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_420200/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/ (дата обращения: 22.05.2024).
14. Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации: сайт. – 2022. – URL: <http://council.gov.ru/events/news/139865/> (дата обращения: 20.05.2024).
15. Социально-экономическое положение России. – [Электронный ресурс] <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-09-2022.pdf> (дата обращения: 20.05.2024).
16. Шунков В.Н. Военная авиация России / Виктор Шунков. – Москва: Эксмо, 2018. – 320 с.
17. Экспорт российских вооружений: сайт. – 2023. – URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Экспорт_российских_вооружений (дата обращения: 24.05.2024).
18. Global market forecast 2012–2032: сайт. – 2023. – URL: http://airbus.com/company/market/forecast_ (дата обращения: 26.05.2024).
19. ТАСС. Минпромторг: Россия частично заместила поставки украинских двигателей для вертолетов: сайт. – 2022. – URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/1153098> (дата обращения: 23.05.2024).