

Кострова Ю.Б.

к.э.н., доцент,

заведующий кафедрой бизнеса и управления

Филиал Московского университета имени С.Ю. Витте» в г. Рязани,

г. Рязань, Россия

Kostrova Yu.B.

Ph.D. (Economics), Associate Professor,

Head of the Department of Business and Management

Ryazan branch of the "Moscow Witte University",

Ryazan, Russian Federation,

e-mail: ubkostr@mail.ru

**ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ГРАЖДАНСКОМ АВИАСТРОЕНИИ:
ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ**

**IMPORT SUBSTITUTION IN THE CIVIL AIRCRAFT INDUSTRY:
PROBLEMS AND OPPORTUNITIES**

Аннотация. На текущий момент в гражданской авиации используется большинство судов иностранного производства. Самолеты российского производства составляют немногим более 20% всего гражданского авиапарка российских компаний. Сейчас у большинства крупных российских авиакомпаний возникают серьезные проблемы, из-за прекращения обслуживания воздушных судов и поставок запчастей. Что касается авиационной отрасли, то она существенно отстает от других отраслей в процессе импортозамещения, но определенные успехи все же имеются. Активно разрабатываются двигатели, а также проводятся летные испытания новейших российских самолетов, которые будут выпускаться в конце следующего года. В летательных аппаратах российского производства сокращают количество зарубежных компонентов. Автор приходит к выводу,

что в отрасли гражданского авиастроения необходимо активно реализовывать политику импортозамещения, как в краткосрочном, так и долгосрочном периоде.

Ключевые слова: импортозамещение, политика импортозамещения, санкции, санкционная война, гражданское авиастроение.

Annotation. At the moment, the majority of foreign-made vessels are used in civil aviation. Russian-made aircraft make up a little more than 20% of the total civil fleet of Russian companies. Now most of the major Russian airlines are having serious problems due to the termination of aircraft maintenance and spare parts supplies. As for the aviation industry, it lags significantly behind other industries in the process of import substitution, but there are still some successes. Engines are being actively developed, as well as flight tests of the latest Russian aircraft, which will be produced at the end of next year. In Russian-made aircraft, the number of foreign components is reduced. The author comes to the conclusion that in the civil aircraft industry it is necessary to actively implement the policy of import substitution, both in the short and long term.

Keywords: import substitution, import substitution policy, sanctions, sanctions war, civil aircraft industry.

Политический конфликт между Россией и западными странами привел к началу санкционной борьбы, что послужило одной из ключевых причин старта импортозамещающей политики в нашей стране. Вопрос о национальной безопасности ставился и раньше, но сейчас он становится как никогда важен [2]. После февраля 2022 года политика импортозамещения стала еще более актуальна для российской экономики. Ужесточение санкций, уход иностранных компаний заставил страну расширить масштабы импортозамещающей политики на все экономические отрасли [5].

Учитывая огромную территорию нашей страны, авиационный транспорт является важнейшим сектором транспортного комплекса РФ [4].

Импортозамещение в авиационной отрасли является важнейшей составляющей не только экономической, но и национальной безопасности государства. Авиация является одной из тех отраслей, которая подвергается наиболее сильному санкционному давлению и ограничениям со стороны других государств. Гражданская авиация с трудом справляется с отказом от зарубежного оборудования. Большая доля всех эксплуатируемых в РФ судов имеют иностранное происхождение. Парки крупнейших авиакомпаний более чем на половину состоят из самолетов иностранного производства.

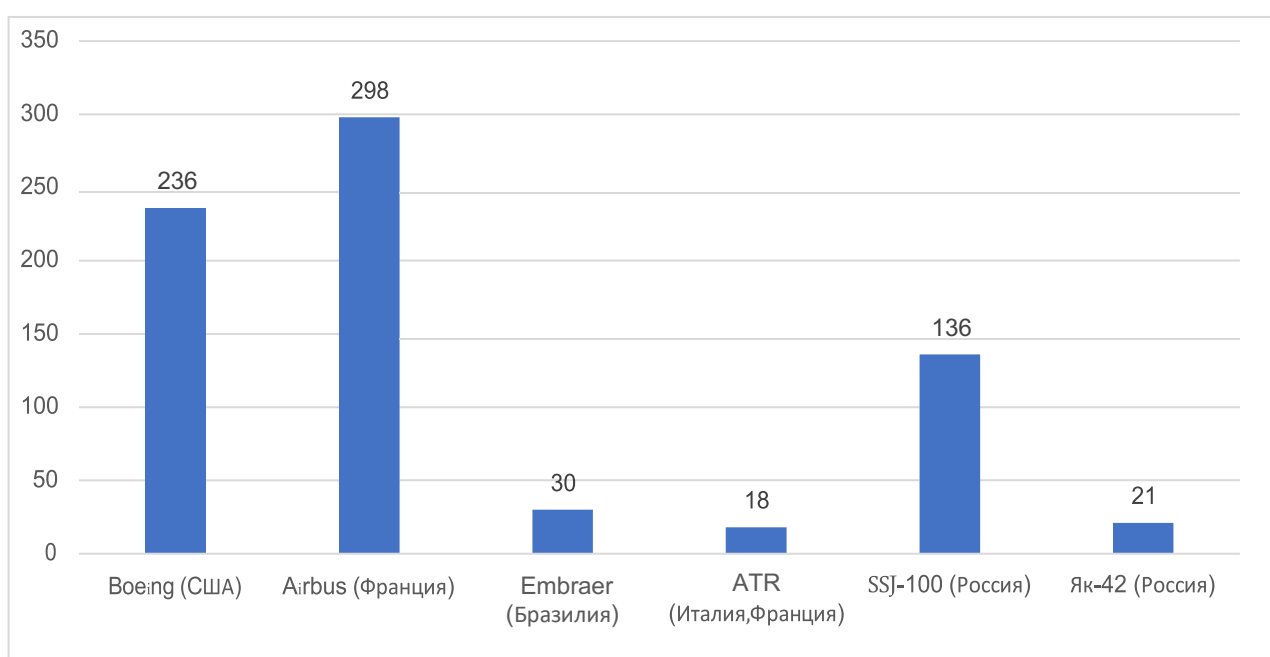


Рисунок 1. Количество самолетов, используемых в гражданской авиации в РФ в 2022 г. Источник: Количество самолетов, используемых в гражданской авиации в РФ [Электронный ресурс] //Министерство транспорта Российской Федерации. – М.: Минтранс. РФ, 2023. – URL: <https://mintrans.gov.ru/>

Согласно данным Минтранса РФ, на текущий момент в гражданской авиации используется 739 судов. Из них 582 иностранного производства (рисунок 1). Самолеты российского производства среднемагистральные, поэтому при полетах на дальние расстояния альтернатив зарубежным судам у России нет.

Сейчас у большинства крупных российских авиакомпаний, таких как Аэрофлот, S7, Уральские Авиалинии несколько зарубежных самолетов стоят

на консервации, так как в текущих санкционных условиях прекратилось обслуживание и поставки запчастей. Данные самолеты используются в качестве доноров для еще функционирующих лайнеров.

Ввиду высокой наукоемкости авиастроения, проектирование и производство самолетов достаточно затруднительно. Поэтому, импортозамещение в отрасли авиации осуществляется малыми темпами, особенно в условиях санкций, ввиду недостаточного развития технического потенциала страны в этой области.

Успешное импортозамещение в авиации и выпуск летательных аппаратов способных конкурировать с мировыми смогут значительно улучшить экономическое положение в стране и помогут избежать политического давления со стороны других государств.

К одним из основных направлений импортозамещения в гражданской авиации относятся:

- формирование технологических цепочек производства каждого вида летательного аппарата;
- разработка планов сервисного обслуживания каждого вида самолета;
- поиск высокопрофессиональных кадров, принятие мер по их обучению;
- модернизация авиационной транспортной инфраструктуры.

Ключевыми проблемами, тормозящими процесс импортозамещения в авиастроении, являются отсутствие либо моральный и физический износ отечественного оборудования, недостаточный опыт в серийном производстве самолетов, низкая кооперация между звеньями производственных цепочек [1].

Большинство российского оборудования было заточено на производство советских самолетов, которые сейчас потеряли актуальность. После вступления новых санкций в силу, возникают проблемы в логистических цепочках при поставках необходимых для производства компонентов иностранного происхождения [7].

Сейчас активно наращивается производство гражданского самолета Ту-214. На заводе Туполева в Казани оперативно разворачивают производственные мощности для сборки новых самолетов.

Первый полет данного типа самолета был осуществлен в 1996 году. Сборка модели не прекращалась в течение всех последних лет. Но в основном, данный тип самолета производили для государственных нужд. Лайнер не был востребован у ведущих российских авиаперевозчиков. Данный тип самолета расходовал больше топлива, чем зарубежные конкуренты, также возникали проблемы с обслуживанием и поставками запасных частей.

Существенным преимуществом данного самолета на сегодняшний день является то, что он полностью выполнен из российских комплектующих и не требует зарубежных поставок. Авиалайнер по-прежнему современен и не потеряет свою актуальность в ближайшее десятилетия. Главной задачей для производителя является наращивание темпов сборки и сокращение сроков поставок авиаперевозчикам.

В 2011 году был выпущен последний на текущий момент российский самолет производства компании «Гражданские самолеты Сухого» - «Сухой Суперджет 100». Но он практически полностью был собран из деталей зарубежного производства. «Суперджет» проектировался и создавался во времена, когда проблемы с зарубежными производителями отсутствовали. Двигатели и электроника разрабатывались французскими компаниями «Power Jet» и «Thales», интерьер самолета спроектировала американская компания «Aerospace». Доля зарубежных комплектующих составляет около 70%. После введения санкций, зарубежные компании отказались от их поставок и перестали оказывать поддержку в обслуживании российских самолетов. Лайнерам требуется больше времени для плановых ремонтов, ввиду отсутствия запчастей. По прогнозу производителя, к 2030 году авиапарк данного типа самолета может сократиться до 28 лайнеров из 150 произведенных из-за выработки ресурса установленных на них двигателей.

Российским специалистам требуется освоить работы по ремонту либо переоснастить самолеты отечественными двигателями.

Сейчас проходят летные испытания двигателя российского производства ПД-8. Он должен заменить зарубежные агрегаты на российских самолетах. Сроки начала серийного производства намечены на 2024 год.

Помимо этого, корпорацией «Иркут» разрабатывается абсолютно новый самолет – «МС-21». Сроки начала серийного производства намечены на конец 2024 года. Изначально самолет в значительной мере комплектовался продукцией зарубежного авиапрома. Но в дальнейшем процент отечественных комплектующих «МС-21» решили постепенно довести с 38% до 100%. Самолет производится по современным технологиям. Крыло лайнера будет выполнено из композитных материалов, а не из алюминия. При проектировании самолета крылья разрабатывались и поставлялись зарубежными компаниями. После введения санкций Россия смогла импортозаместить данную технологию и создать крыло собственного производства.

Новый отечественный пассажирский самолет будет стоить гораздо дешевле зарубежных аналогов Airbus и Boeing. По словам гендиректора «Ростеха» Сергея Чемезова, государство будет субсидировать закупки этих воздушных судов для отечественных авиа-компаний, за счет чего и снизится цена [6].

Ввиду высокой наукоемкости авиастроения, проектирование и производство самолетов достаточно затруднительно. Импортозамещение в отрасли авиации осуществляется малыми темпами, что увеличивает сроки поставок новейших авиалайнеров. Революционных решений в производстве новых самолетов нет, ведь каждый новый элемент требует годы тестирования и прохождения соответствующих сертификаций.

Успешное импортозамещение в авиации и выпуск летательного аппарата способного создать достойную конкуренцию лидерам мирового авиастроения способно значительно улучшить экономическое положение в

стране и избежать политического давления со стороны других государств.

Согласно программе развития авиационной отрасли до 2030 г., отечественные перевозчики должны получить 270 самолетов «МС-21». Большую часть воздушных судов купит «Аэрофлот».

Таким образом, в краткосрочной перспективе политика импортозамещения в авиастроительной отрасли нацелена на развитие отечественного производства, устранение зависимости от внешних производителей, изменение структуры национального рынка, а также подготовку высококвалифицированных кадров.

Если рассматривать политику импортозамещения в авиастроительной отрасли в долгосрочной перспективе, то перед ней стоит задача проектирования принципиально новых летательных аппаратов, отвечающих требованиям экономичности, безопасности, экологичности и пр., а также модернизация собственного производства с последующим внедрением в мировые производственные цепочки в рамках международного разделения труда [3].

Библиографический список.

1. Евдокимова Е.Н., Куприянова М.В. Проблемы развития промышленности в условиях импортозамещения // Актуальные проблемы современной науки и производства : Материалы VII Всероссийской научно-технической конференции. – Рязань: РГРТУ им. В.Ф. Уткина, 2022. – С. 407-415.
2. Ильин М.Е., Оленников С.С. Изменение государственного регулирования экономической безопасности РФ в современных условиях // Устойчивое развитие: геополитическая трансформация и национальные приоритеты : Материалы XIX Международного конгресса с элементами научной школы для молодых ученых. В 2-х томах. Том 1. – Москва: МУ им. С.Ю. Витте, 2023. – С. 1522-1527.
3. Кострова Ю.Б. Управление инновационными проектами как механизм

развития современных организаций // Экономическая безопасность: современные вызовы и поиск эффективных решений : материалы всероссийской научно-практической конференции. – Москва: МУ им. С.Ю. Витте, 2020. – С. 102-113.

4. Петриков А.В., Шибаршина О.Ю. К вопросу о развитии современной транспортной инфраструктуры в Российской Федерации // Вестник Совета молодых ученых Рязанского государственного агротехнологического университета имени П.А. Костычева. – 2021. – № 1(12). – С. 99-105.
5. Саттарова И.В. Сущность категории импортозамещения в контексте формирования экономической безопасности страны // Донецкие чтения 2021: образование, наука, инновации, культура и вызовы современности : материалы VI Международной научной конференции. Том 5. Часть 1. – Донецк: ДонНУ, 2021. – С. 87-89.
6. Хожайнова Д.А., Кострова Ю.Б. Сущность и роль государственного заказа в современной экономике РФ // Вестник Совета молодых ученых Рязанского государственного агротехнологического университета имени П.А. Костычева. – 2021. – № 1(12). – С. 116-120.
7. Шибаршина О.Ю. Современные подходы к проведению модернизации на предприятии // Современные технологии в науке и образовании - СТНО-2021 : Сборник трудов IV Международного научно-технического форума: в 10 т. Том 7. – Рязань: РГРТУ имени В.Ф.Уткина, 2021. – С. 8-12.