

**Я.В. Смородин**

## **ПОЛОЖЕНИЕ РОССИЙСКОГО АВИАЦИОННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ НА ВНУТРЕННЕМ И ВНЕШНЕМ РЫНКАХ ПРИ САНКЦИОННОМ ДАВЛЕНИИ**

**Ярослав Викторович Смородин** – генеральный директор, ООО «Партавиа», г. Москва; SPIN-код 3802-0690; ORCID 0009-0002-7304-5050; e-mail: yaroslavsmorodin@yandex.ru.

*В статье рассматривается актуальное положение российского авиационного производителя на основе реальных производственно-экономических показателей авиационной промышленности России за последние несколько лет. Анализируется влияние санкционных и антисанкционных мер на производительность авиационных предприятий и изменение долей внутреннего и внешнего рынков, занимаемых отечественным производителем авиационной продукции.*

**Ключевые слова:** авиация; авиационный рынок; продукция двойного назначения; гражданская авиация; авиационная промышленность.

**Ya.V. Smorodin**

## **STATUS OF RUSSIAN AVIATION MANUFACTURER IN INTERNAL AND EXTERNAL MARKETS UNDER SANCTIONS PRESSURE**

**Yaroslav Smorodin** – director general, Partavia plc, Moscow; SPIN-код 3802-0690; ORCID 0009-0002-7304-5050; e-mail: yaroslavsmorodin@yandex.ru.

*We consider the current status of Russian aviation manufacturers on the basis of real production and economic indicators of the aviation industry in Russia for the last several years. We analyze the impact of sanctions and anti-sanction measures as well as the change in the share of internal and external markets occupied by the domestic manufacturer of aviation products.*

**Keywords:** aviation; aviation market; dual-use products; civil aviation; aviation industry.

Авиационная отрасль является одним из приоритетных направлений стратегии экономического развития страны. Актуальная экономическая политика России направлена на решение вопросов обеспечения и стимулирования устойчивого экономического развития отраслей промышленности в условиях современных изменений рыночной конъюнктуры, вызванных санкционным давлением и геополитической нестабильностью.

В ходе научно-исследовательской работы на тему диверсификации производ-

ства высокотехнологичной продукции двойного назначения в авиационной промышленности России как инструмента повышения конкурентоспособности авиационного предприятия была выявлена необходимость рассмотрения актуального состояния российского рынка авиационной продукции и услуг.

Актуальность рассмотрения авиационного рынка связана с последними изменениями рыночной конъюнктуры внутри страны и на мировом рынке под воздействием санкций, государственных анти-

санкционных мер и программы импорто-замещения. Выявление положительных и отрицательных тенденций развития российского рынка авиационной продукции и услуг позволяет определить те или иные инструменты повышения конкурентоспособности, адекватные условиям рынка.

В данной статье ставится цель рассмотреть основные тенденции развития российского рынка авиационной продукции и актуальное положение российского производителя на внутреннем и внешнем рынках авиационной продукции и услуг.

Согласно Стратегии экономической безопасности Российской Федерации до 2030 года к фактическим угрозам устойчивого экономического развития России следует отнести отсутствие российского производителя несырьевого профиля среди лидеров мировых рынков, в данном случае, мирового рынка авиационной продукции и услуг. Также отмечается хроническое технологичное отставание отечественных производственных секторов экономики от зарубежных конкурентов-лидеров мировых рынков. Следует отметить, что данная тенденция актуальна и для внутреннего авиационного рынка в связи с высокой долей эксплуатации зарубежных воздушных судов внутри страны.

Однако важно подчеркнуть, что отечественная авиационная промышленность является важнейшей составляющей оборонно-промышленного комплекса. Авиационные предприятия, ведущие самостоятельную экономическую деятельность и включенные в авиационные холдинги, обеспечивают материальную основу всего авиационного сектора ОПК России. Кроме того, воздушные суда используются в различных секторах экономики, например, в сельском хозяйстве, геологоразведочных работах и на линиях транспортировки различных энергоносителей [5].

В годовом отчете за 2021 г. АО «Авиапром» предоставило сводные данные по деятельности авиационной промышленности России и основные производственно-экономические результаты работы предприятий и организаций авиационной промышленности России в 2021 году, собранные на основе данных Мин-

проторга, данных по государственной программе РФ «Развитие авиационной промышленности» (ГП РАП) и др. официальных источников. Однако в аналогичном годовом отчете за 2022 год информация ограничена показателями по общему и испытательному налёту часов и авиационных аварий, которые для рассмотрения в данной статье не актуальны [3].

За 2021 г. было произведено 86 самолетов (за исключением малой авиации), 133 вертолета гражданской и государственной авиации, 851 авиационный двигатель и 563 неавиационных двигателя.

Выручка авиационной промышленности России от продажи товаров и услуг за 2021 г. составила 1 176 520,1 млн руб., из которых 456 198,2 млн руб. приходится на долю отечественного самолетостроения, 180 591,4 млн руб. – на отечественное вертолетостроение, 308 084,4 млн руб. – на отечественное двигателестроение и 115 104,5 млн руб. составляет выручка от реализации авиационных агрегатов и приборов.

В отчете отмечается некоторый рост объема производства в 2021 г. по отношению к уровню 2020 г., он составляет:

- по промышленности в целом – 105,6%;
- по продукции государственного назначения – 106,2%;
- по гражданской продукции – 103,8%.

Ниже представлена таблица (табл. 1) с производственно-экономическими показателями деятельности предприятий авиационной промышленности России за период с 2015 по 2021 гг.

Данная таблица демонстрирует динамику развития производства продукции на предприятиях авиационной промышленности, однако необходимо обратить внимание и на количественные показатели деятельности российской авиационной промышленности, которые указаны ниже в табл. 2.

Следует подчеркнуть, что данные, представленные выше, ограничены периодом до 2021 года в связи с тем, что на данный момент не опубликованы открытые соответствующие показатели за 2022–

*Таблица 1*

**Производственно-экономические показатели деятельности предприятий  
авиационной промышленности России в 2015–2021 гг.**

Показатели	Един. измер.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Объем производства продукции в % к предыдущему году	%	105,9	109	105,9	87,3	94,2	90,9	105,6
Объем производства гражданской продукции в % к предыдущему году	%	90,8	121,2	101,7	104,5	79,8	94,4	103,8
Объем производства продукции государственного назначения в % к предыдущему году	%	108,4	106,2	107	82,2	99,7	98,8	106,2
Численность работников	Тыс. чел.	411,0	414,2	438,1	434,3	418,8	404,9	415,4
Среднемесячная зарплата на 1-го работника	Руб.	41364	46245	50607	53150	56200	58336	65400

Источник: [2].

*Таблица 2*

**Динамика поставок авиационной техники на период с 2017 по 2021 гг.**

Наименование		2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Количество поставленных самолетов гражданской и государственной авиации (за исключением малой авиации)	ед.	133	121	73	62	86
Количество поставленных вертолетов	ед.	213	169	153	141	133
Количество поставленных авиационных двигателей	ед.	955	845	843	791	851

Источник: [2].

2023 гг., за период основного усиления авиасанкций против России, либо представлены в виде финансовых отчетностей различных предприятий, составляющие дробную картину общей статистики по отрасли. Однако на официальном сайте Росстата отмечено снижение выпуска прочих транспортных средств, включая авиационную технику, на (-) 12,9% по сравнению с декабрем 2021 года и снижение объемов производства за 2022 год в целом на (-) 4,2% [4]. Кроме того, были найдены неофициальные данные о выпуске 185 вертолетов за 2022 год (подтверждения из официальных источников отсутствуют) [8]. Моделирование производственно-экономических показателей на основе данных Росстата за 2022–2023 находится нецелесообразным и потенциаль-

но ошибочным, т.к. к данным сведениям причислено судостроение и пр. и вышепредставленная статистика до 2021 г. делится на данные по самолето-, вертолето- и двигателестроению, что не представляется возможным для моделирования.

Вышеуказанную статистику также необходимо дополнить примечанием, касающимся данных о выпуске гражданской авиационной продукции. Авиационная продукция, статистически маркированная как продукция гражданского применения, в значительно большей степени является продукцией двойного назначения, выпущенной для гражданского пользования, сохраняя потенциал использования в военных целях. Практически вся продукция, выпускаемая вертолетным сектором российской авиационной промышленности,

является продукцией или военного назначения, или двойного назначения с допуском к гражданскому применению. Следовательно, продукцию, статистически маркированную гражданской, следует считать не полномерно гражданской, а продукцией двойного назначения, выпущенной для гражданского эксплуатанта, сохраняя риск военного использования. Более подробно данный аспект был рассмотрен автором данной статьи в [9].

Следует обратить внимание на количественное превалирование выпускаемой вертолетной техники над самолетной. Флагманом вертолетного сектора отечественной авиационной промышленности является холдинг «Вертолеты России», постоянно присутствующий на мировом рынке авиационной продукции и услуг, закрепившись в качестве бренда.

На 2019 г. холдингом «Вертолеты России» был заключен 21 контракт на поставку 234 вертолетов военного назначения на сумму более 290 млрд руб., и был выполнен капитальный ремонт 124 вертолетов. Кроме того, на тот период холдинг имел твердый портфель заказов в 448 вертолетов, общей стоимостью в 469 млрд руб. [1].

На внутреннем рынке сегмент военных вертолетов на 100% занят «Вертолетами России», в сегменте гражданских вертолетов данный холдинг занимает долю в 73,85%, разделяя рынок с такими зарубежными производителями, как «Airbus Helicopters», «Robinson Helicopters», «Leonardo» и «Bell» [1].

Как отмечалось ранее, «Вертолеты России» являются брендом, представляющим не только российские вертолеты на внешнем рынке, а, скорее, в целом вертолетостроение отечественной авиационной промышленности. В связи с чем данный холдинг играет важнейшую роль в развитии внешнеэкономической деятельности несырьевого профиля.

На внешнем рынке «Вертолеты России» конкурируют с «Sikorsky», «Boeing», «Airbus Helicopters», «Bell», «Leonardo», «Aviation Industry Corporation of China», «Turkish Aerospace Industries» в сегменте вертолетов военного назначения с газо-

турбинными двигателями, занимая долю в 9,54%. В сегменте гражданского вертолета «Вертолеты России» занимают 1,66% сегмента, конкурируя с «Airbus Helicopters», «Bell», «Leonardo», «Sikorsky», «Aviation Industry Corporation of China» и «Korea Aerospace Industries» [1].

Предприятия отечественного самолетостроения полностью обеспечивают государственный военный заказ, однако обеспечение гражданского сектора ограничивается региональными самолетами SSJ-100 и разработкой MC-21, оставляя сегменты гражданских самолетов зарубежным конкурентам, а именно Boeing и Airbus, полностью разделяющим внутренний рынок гражданского самолета.

Под влиянием санкционного давления предприятия отечественного самолетостроения оказались неконкурентоспособными на внешнем рынке, потеряв потенциал поставок SSJ-100, заложенный при разработке данного летательного аппарата, сконцентрировав реализацию на внутреннем рынке. На внешнем рынке представлены лишь самолеты военного назначения различных модификаций.

Кроме того, следует отметить высокий «порог вхождения» в сегмент гражданского самолетостроения на внешнем рынке ввиду развитой дуополии компаний «Boeing» и «Airbus», разделяющих данный сегмент в равных частях с некоторыми колебаниями в различные периоды времени.

Анализируя актуальное положение российских авиакомпаний, Ермилов В.О. и Ермолаева Е.Н. сообщают о нахождении 777 гражданских самолетов РФ из 980 в зарубежном лизинге, что составляет 79% от общего парка по стране. Следовательно, почти 80% парка гражданских самолетов страны непригодны к эксплуатации из-за наложенных авиасанкций. Лишь 20% общего парка зарубежных гражданских самолетов были зарегистрированы в российском реестре, остальные 80% имели регистрацию Бермудских островов и Ирландии, также, следует обратить внимание на то, что ограничения, наложенные на обслуживание российских самолетов Boeing и Airbus, невозможно полно-

ценно преодолеть путем переоснащения российских предприятий под обслуживающие зарубежной летательной техники, т.к. лишь 10% зарубежных двигателей ранее обслуживались в России, а производственные мощности, нацеленные на обслуживание данной техники, отсутствуют [6]. Однако в связи с ужесточением санкционного давления российские эксплуатанты были вынуждены перерегистрировать воздушные суда в российские реестры во избежание конфискации [7].

Предполагается, что отражение актуального состояния авиационного рынка является неполноценным без упоминания положительных и отрицательных тенденций рынка для российской авиационной промышленности. К положительным тенденциям рынка следует отнести ослабление рыночных позиций иностранных конкурентов внутри рынка в секторе вертолетной техники, при которой отечественный производитель вертолетной техники способен расширить долю рынка, заменяя иностранную продукцию отечественной, располагая всеми условиями удовлетворения спроса внутреннего рынка. Однако данная тенденция в секторе гражданского самолета является отрицательной, т.к. отечественный производитель не располагает всеми техническими условиями для удовлетворения спроса внутреннего рынка. Кроме того, учитывая высокий уровень эксплуатации иностранных самолетов отечественными авиационными компаниями, санкционные ограничения вынуждают последних использовать экстренные меры по обслуживанию самолетной техники с целью продолжения летной годности или использовать «непрямые» методы обеспечения комплектацией и обслуживания самолетной техники, в связи с чем российское правительство одобрило поставки комплектующих по документам из широкого списка «третьих стран», включающий Арабские страны, страны СНГ, Китай и др. [7].

Подводя итоги анализа актуального состояния авиационного рынка, внутреннего и внешнего, акцентируя внимание на позициях рынка, занимаемых отечественным производителем авиационных продуктов, следует подчеркнуть, что внешние

санкционные и внутренние антисанкционные меры и меры по импортозамещению не внесли значительного увеличения или уменьшения долей внутреннего и внешнего рынков авиационной продукции, занимаемых российским производителем. Также актуальные условия рынка не отразились в значительной степени на производительности отечественных предприятий авиационной промышленности. Однако возможно предположить, что уровень влияния актуальных изменений рыночной конъюнктуры станет эксплицитным через определенный период времени в несколько лет вплоть до 2030 г., когда динамика развития российской авиационной промышленности приобретет контрастность данных в периоды отсутствия санкционного давления, его присутствия и возможного будущего смягчения.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Бударина Н.А., Басалаева Ю.А. Диверсификация Холдинга «Вертолеты России» как один из способов повышения внешнеэкономического потенциала // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. № 3-1(73). С. 97–101. DOI 10.24412/2411-0450-2021-3-1-97-101. EDN VTKEVN.

2. Годовой отчет по итогам деятельности за 2021 год // АО «Авиационная промышленность». URL: <http://aviaprom.pro> (дата обращения: 12.01.2024).

3. Годовой отчет по итогам деятельности за 2022 год // АО «Авиационная промышленность». URL: <https://www.aviaprom.pro/reviews/raskrytie-informacii/> (дата обращения: 15.02.2024).

4. Динамика промышленного производства // Сайт ФСГС РФ. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/313/document/196621> (дата обращения: 15.02.2024).

5. Добровольский Л.В. Участие оборонно-промышленного комплекса в развитии экономики Российской Федерации на примере авиастроительной отрасли // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2020. № 4(26). С. 18. EDN FDUMXF.

6. Ермилов В.О., Ермолаева Е.Н. Российские авиакомпании в условиях Запад-

ных авиасанкций. Экономический анализ ситуации // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2022. № 7-1. С. 67–72. DOI 10.17513/vaael.2301. EDN ILDTDD.

7. Кулаков М.В., Рукин И.Д., Шевченко А.Е. Мировой рынок гражданской авиации: текущее положение // Наука. Техника. Человек: исторические, мировоззренческие и методологические проблемы. 2022. Т. 1. № 12. С. 260–266. EDN WKBYJU.

8. Сидорова И. Россия в 2022 году на 70% увеличила выпуск гражданских вер-

толетов // Ведомости. 2023, 20 февраля. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/02/20/963574-rossiya-uvelichila-vipusk-grazhdanskih-vertoletov> (дата обращения: 15.02.2024).

9. Смородин Я.В. Негативное влияние понятийной субституции двойного и гражданского назначений на гражданский авиационный рынок России // Журнал правовых и экономических исследований. 2023. № 4. С. 245–249. DOI 10.26163/GIEF.2023.46.19.036. EDN QMNHOT.