

## Современная роль государства в развитии коммерческой авиационной отрасли России и ее присутствии на мировом рынке

**Фёдор Алексеевич КУЗНЕЦОВ,**  
Всероссийская академия внешней торговли  
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6а),  
кафедра международной торговли  
и внешней торговли РФ – аспирант,  
E-mail: fedor.kuznetsov.a@gmail.com

УДК: 338.45:629.7  
ББК: 65.30  
К891

DOI: 10.24411/2072-8042-2021-6-102-111

### Аннотация

В статье рассматривается современная роль государства в развитии коммерческой авиационной отрасли России, экономическая политика и деятельность Министерств и отечественных производителей на рынке гражданского авиастроения. Проанализированы основные государственные программы, направленные на развитие и поддержку отрасли, Федеральные Законы и правовые акты в данной области. Продемонстрированы приоритетные проекты и актуальные разработки в гражданском авиастроении России и их импортозависимость. Предложены направления развития российской гражданской авиационной промышленности на основе проведенного исследования.

**Ключевые слова:** экономика России, международная кооперация, гражданская авиационная промышленность, роль государства, государственные программы, импортозамещение.

### Modern Role of the Government in Commercial Aviation Industry in Russia and its Share in the Global Market

**Fyodor Alekseevich KUZNETSOV,**  
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorob'evskoe shosse, 6a),  
Department of International Trade and Foreign Trade of the Russian Federation – Postgraduate,  
E-mail: fedor.kuznetsov.a@gmail.com



### Abstract

The article reveals the current role of the government in the development of Russia's commercial aviation industry, the economic policy and activities of Ministries and domestic manufacturers in the civil aircraft market. The main state programs aimed at the development and support of the industry, Federal Laws and legal acts in this area analyzed. Priority projects, topical developments and its import dependence in the civil aircraft industry in Russia are overviewed. Based on the study, the areas for the Russian civil aviation industry growth are proposed.

**Keywords:** Russian economy, international cooperation, civil aircraft industry, role of the state, state programs, import substitution.

Тенденции развития мировых хозяйственных процессов показывают растущую потребность населения стран в повышенной мобильности. С 2005 по 2020 объем мировых пассажирских перевозок увеличился в два раза. Эксперты убеждены, что данная тенденция сохранится в дальнейшем, и для следующих 15 лет также прогнозируется удвоение объемов провозных мощностей. Причинами такого роста является развитие инновационных технологий и коммерческая оптимизация организации перевозок, что делает предоставление услуги перевозки более доступной для более различных слоев населения стран.

Ограничения, возникшие в 2020 году в связи с пандемией коронавируса, негативно повлияли на международные пассажирские перевозки и на авиационную отрасль в целом. Большинство авиакомпаний обращаются в банкротство, терпят большие убытки, тысячи людей остались без работы. В то же время некоторые авиакомпании сумели адаптироваться, сократить расходы и переконфигурировать самолеты под грузовые перевозки. В этой связи следует отметить, что в 2020 году зафиксирован не только «бум» грузовых перевозок, но и увеличилась востребованность бизнес-джетов, как доступного способа перемещения между странами при отсутствии привычных регулярных рейсов.

Тем не менее, коронавирусный кризис имеет временный характер, все больше стран открывают свои границы, пассажирские авиакомпании вводят в эксплуатацию все большее количество воздушных судов, увеличивается количество способов контроля и предотвращения распространения коронавируса, что ведет к полному восстановлению авиационных пассажирских перевозок. Более того, данный кризис подтверждает важность международного авиасообщения, необходимость наличия и развития аэрокосмической отрасли, в которой правильная государственная политика и поддержка были необходимы.

В целом, международная практика современного аэрокосмического строения показывает, что развитие данной отрасли всегда напрямую зависело от соответствующей экономической политики и поддержки государства.



К основным чертам аэрокосмической отрасли следует относить следующие:

- стратегическая важность отрасли (транспортная инфраструктура страны и возможность ее развития и поддержания за счет внутренних ресурсов);
- высокий объем финансирования;
- влияние на геополитический аспект присутствия страны на мировой арене;
- необходимость государственного регулирования отрасли.

Также при формировании вышеуказанной политики государство ставит перед собой выполнение следующих задач:

- обеспечение внутренних экономических и социальных потребностей;
- увеличение вклада авиационной и космической промышленности в ВПП страны;
- формирование базы инновационных научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (НИОКР);
- создание высококвалифицированных рабочих мест;
- развитие международного сотрудничества как на государственном, так и на частном уровне;
- формирование благоприятной законодательной базы и инвестиционного климата.

В настоящее время помимо удовлетворения геополитических потребностей, государства заинтересованы в экономическом подъеме и большей рентабельности аэрокосмической отрасли. В то же время, смежность гражданского и оборонного назначения эксплуатации авиационных и космических средств нередко создают препятствия для развития частного сектора в данных отраслях экономики.

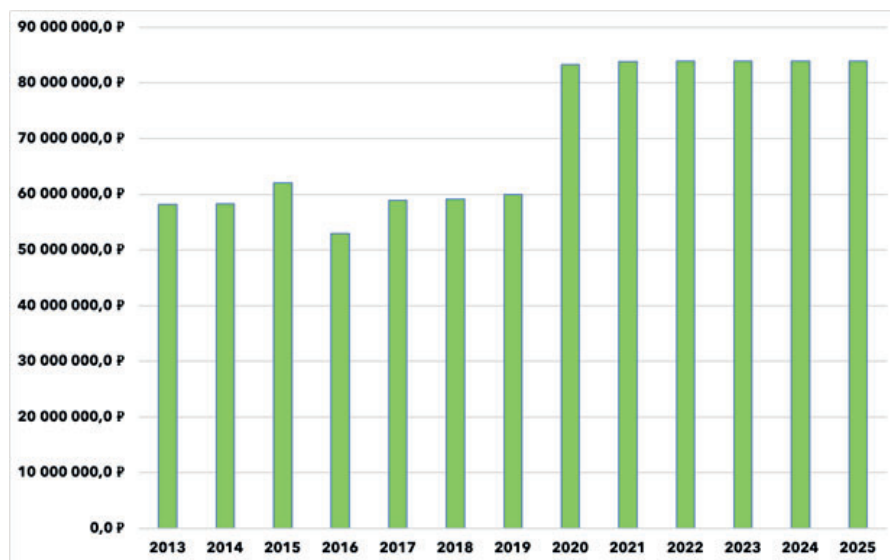
В России осуществляется большая работа по разработке мер государственного участия для развития гражданского авиационного комплекса. В рамках этой работы проводятся различные государственные программы. Первостепенное значение среди этих программ имеет **Государственная программа развития авиационной промышленности на 2013-2025 годы** (далее – Программа).<sup>1</sup>

Она реализуется по следующим направлениям:<sup>2</sup>

- самолетостроение;
- вертолетостроение;
- авиационное двигателестроение;
- авиационные агрегаты и приборы;
- авиационная наука и технологии
- комплексное развитие отрасли.

Целью данной программы является создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для внутрироссийских перевозок с увеличением объема валовой добавленной стоимости в отрасли авиастроения в 2,9 раза выше по отношению к 2013 году.<sup>3</sup>

Следует отметить, что в 2018 году целевое значение сохранялось на уровне 3,5 раза по отношению к 2013 году, однако весной 2020 года данная программа претерпела корректировки еще до оценки фактического влияния глобальных корона-вирусных ограничений и последствий для авиационной промышленности.



*Рис. 1. Объем ассигнований на реализацию Программы за счет средства Федерального Бюджета России*

*Fig. 1. Allocation of funds from the Russian Federal Budget to implement the Programme*

**Источник:** Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm>

Государственная программа по развитию гражданской авиационной отрасли имеет многогранный и плановый подход к реализации поставленных задач.<sup>4,5</sup>

Следует отметить, что международная кооперация является неотъемлемой частью становления гражданской авиационной промышленности России. Однако в настоящее время, санкционное давление со стороны стран Запада создает угрозы для достижения намеченных результатов.

В противопоставление данной уязвимости в 2015 году государство разработало программу импортозамещения в наиболее стратегически важных направлениях развития промышленности России, в том числе в гражданском авиастроении.



Во исполнение антикризисного плана от января 2015 года в марте 2015 года Министерством промышленности и торговли России – была разработана **Отраслевая программа импортозамещения в авиастроении**.<sup>6, 7</sup>

Она заключается в развитии новых проектов воздушных средств, в которых сокращается количество импортных комплектующих, осуществляется замена поставок иностранного происхождения на отечественные составляющие. Однако об абсолютном отказе от продуктов зарубежных производителей в данной отрасли речи не идет.

Правительство Российской Федерации намерено также направить более 30 млрд руб. на реализацию **Приоритетного проекта «Системные меры развития международной кооперации и экспорта»**.<sup>8 9 10</sup> Данный проект, периодом реализации которого является 25 ноября 2016 – 31 декабря 2025 года, помимо авиационной промышленности, включает поддержку таких приоритетных направлений, как сельскохозяйственное машиностроение, автомобильная промышленность и железнодорожное машиностроение.<sup>11,12</sup>

В настоящий время импортозависимость России, в рамках которой наиболее высокая доля импорта приходится на продукцию текстильной промышленности, машино- и станкостроение, составляет около 80%. Ожидается ее сокращение до 40%, в том числе путем осуществления курса на локализацию промышленного производства, что является частью политики импортозамещения, проводимой Правительством Российской Федерации в целях развития и повышения конкурентоспособности российской экономики.

Важной законодательной основой для проведения данной работы является Федеральный закон от 31.12.2014 года N 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации», который вступил в силу 1 июля 2015 года. Его целью является стимулирование локализации производства, в рамках которого одним из направлений является заключение специальных инвестиционных контрактов (СИК) с производителями.

При заключении СИК инвесторам предоставляются отраслевые льготы и преференции, которые гарантируют стабильные условия ведения бизнеса. Однако объем инвестиций по СИК должен быть не менее 1 млрд руб. К инвесторам предъявляются следующие требования:<sup>13</sup>

- создание или модернизация производства и освоение промышленной продукции на территории Российской Федерации;
- наличие прогнозируемого спроса;
- выполнение обязательств по локализации применяемых в проекте зарубежных технологий, что означает передачу технологий юридическому лицу, созданному по законодательству Российской Федерации;
- соблюдение обязательств по выводу продукции на заявленные объемы производства.

Контракт заключается сроком до 10 лет.<sup>14</sup>

В России гражданская авиастроительная отрасль находится в управлении государственных корпораций Объединенная Авиастроительная Корпорация (ОАК) и Вертолеты России (ВР), которые были сформированы для развития промышленности и наращивания научно-исследовательской и материально-технической базы.

Существуют проекты перспективных самолетов и вертолетов, которые находятся на разных этапах разработки, однако из всего перечня выделяются актуальные направления, которые в настоящее время являются наиболее приоритетными.

В коммерческой авиации наиболее ожидаемым проектом является пассажирский узкофюзеляжный ближне – и среднемагистральный самолет МС–21. Начало серийного производства самолета неоднократно откладывалось из-за проблем с поставкой необходимых композитных комплектующих для крыла. Данный тип воздушного судна (ВС) находится на этапе проведения испытательных полетов для проверки работы систем в соответствие с требованиями авиационных властей и в 2022 году ожидается начало серийного производства ВС.

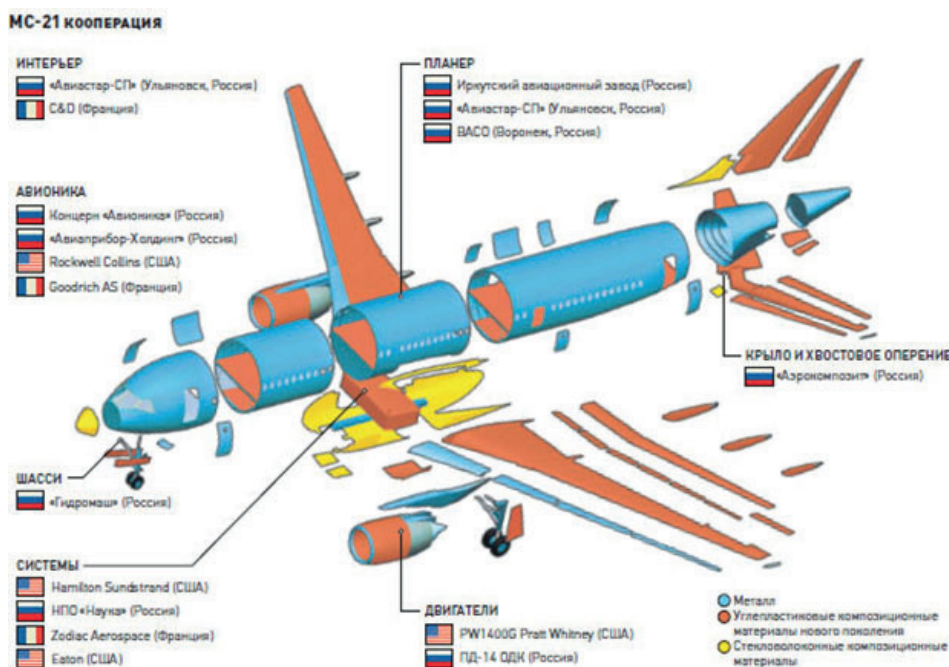


Рис. 2. Российские и импортные комплектующие в самолете МС-21.

Fig. 2. Russian and imported components in aircraft MS-21.

**Источник:** Aeronautica / «МС-21 убирают с помощью санкций» [Электронный ресурс]  
 Режим доступа: <https://zen.yandex.ru/media/aeronautica/mc21-ubiraiut-s-pomosciu-sankcii-5c3724da871d9300abf8e63f>



Важнейшим элементом обеспечения дальнемагистральных перевозок является наличие парка широкофюзеляжных самолетов. В данном сегменте в Российской Федерации совместно с Китайской Народной Республикой ведутся разработки проекта самолета CR929 (ШФДМС). Создание Российско-китайского воздушного судна курируется на государственном уровне и находится на начальных стадиях проектирования, поэтому данный продукт следует отнести к долгосрочной перспективе развития отрасли.

Следует отметить, что ОАК также ведет активные разработки нового поколения ВС на основе самолетов, созданных при СССР: турбовинтового ближнемагистрального самолета Ил-114 и реактивного дальнемагистрального Ил-96-400, в которых присутствие импортных комплектующих ожидается минимальным.

Примерами перспективных проектов в вертолетостроении являются многоцелевые вертолеты: легкий VRT500 и средний Ка-62, серийное производство которых ВР наметило на 2023 год и 4 квартал 2021 года соответственно.

Следует добавить, что в сегменте (V)VIP воздушных перевозок на рынок активно продвигается гражданская модификация легкого многоцелевого вертолета «Ансат» в исполнении «Aurus».

Несмотря на наличие перспективных проектов и активную деятельность государственных корпорации в авиастроительной промышленности, современная научно-техническая база и наработки не позволяют достичь импортозамещения в полном объеме, а конкурентоспособность новых разработок ВС российского производства с традиционными мировыми лидерами авиастроения - имеет неопределенные перспективы.

Вместе с тем, следует отметить, что согласно опыту передовых мировых производителей, современное авиастроение сложно представить без международного сотрудничества и интенсивного использования экономических благ от процесса мирового разделения труда и глобализации в целом.

Таким образом, по нашему мнению, в качестве возможных направлений развития отрасли могут быть предложены следующие:

Создание авиастроительного кластера для сосредоточения большинства научных и конструкторских разработок в области авиастроения, в рамках которого будут осуществляться процессы по качественному улучшению авиационных технологий и разработки новых высокотехнологичных комплектующих, в том числе изучить разработку авиатехники и комплектующих на 3D-принтере. Это приведет к созданию более прогрессивной технологической базы и более интенсивному ее развитию.

Совершенствование реализуемой в настоящее время Отраслевой программы импортозамещения и определение конкретные направления международной кооперации внутри гражданского авиастроения в сторону локализации производства

на территории России с указанием сроков, способов и направлений, в рамках которых будет проводиться интенсивная международная кооперация производства.

Стимулирование приобретения доступных зарубежных патентов по производству высокотехнологичных комплектующих, что должно привести к ускорению технологическому развитию российской гражданской авиации. Однако следует учитывать, что реализация указанного направления может быть существенно затруднена политикой антироссийских санкций со стороны западных стран.

Привлечение зарубежных специалистов прежде всего из азиатских стран-партнеров, наименее вовлеченных в политику антироссийских санкций, для развития высоких технологий в области гражданского авиастроения, что окажет благоприятное воздействие на развитие гражданской авиационной промышленности.

Расширение производственной и научной кооперации с азиатскими странами – лидерами рынка гражданского авиастроения (прежде всего, с Китаем), что позволит получить возможность дополнительного финансирования и заимствования технологий производства комплектующих.

Проработка возможностей поставки российской авиатехники на рынки стран – участниц ЕАЭС, МЗСТ СНГ, а также ЗСТ между ЕАЭС и другими странами. В рамках указанных интеграционных процессов стремиться сформировать привлекательные условия между странами-партнерами для взаимной торговли. Данное обстоятельство, а также появление у отечественного авиапрома более конкурентоспособной продукции будет способствовать созданию предпосылок для увеличения поставок российской авиатехники на внешние рынки. При дальнейшем вступлении новых стран в ЕАЭС и ЗСТ будут открываться новые рынки и возможности для кооперации.





### ПРИМЕЧАНИЯ:

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»

<sup>2</sup> Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> Дата обращения: 08.01.2021

<sup>3</sup> Там же

<sup>4</sup> Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> Дата обращения: 08.01.2021

<sup>5</sup> Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> Дата обращения: 08.01.2021

<sup>6</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27 января 2015 года № 98-р

<sup>7</sup> Приказ Минпромторга России от 31 марта 2015 г. № 663

<sup>8</sup> Утвержден паспорт приоритетного проекта «Системные меры развития международной кооперации и экспорта» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://government.ru/projects/selection/650/25593/> Дата обращения: 01.02.2021

<sup>9</sup> О промежуточных итогах реализации приоритетных проектов по направлению «Международная кооперация и экспорт» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/projects/selection/650/29742/> Дата обращения: 14.02.2021

<sup>10</sup> Утвержден паспорт приоритетного проекта «Системные меры развития международной кооперации и экспорта» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://government.ru/projects/selection/650/25593/> Дата обращения: 01.02.2021

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> «Системные меры развития международной кооперации и экспорта» (протокол от 31 января 2017 г. №7

<sup>13</sup> Федеральный закон от 31.12.2014 года N 488-ФЗ «О промышленной политике в РФ»

<sup>14</sup> Там же

### БИБЛИОГРАФИЯ:

Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 № 60-ФЗ, ст. 21 (Vozdushny`j kodeks RF ot 19 marta 1997 № 60-FZ, st. 21)

Гражданский кодекс РФ от 30 ноября 1994 № 51-ФЗ, п.1, ст.702 (Grazhdanskij kodeks RF ot 30 noyabrya 1994 № 51- FZ, p.1, st.702)

Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 488-ФЗ «О промышленной политике в РФ» (Federal`ny`j zakon ot 31 dekabrya 2014 goda № 488-FZ «O promy`shlennoj politike v RF»)

Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 15 aprelya 2014 g. № 303 «Ob utverzhenii gosudarstvennoj programmy` Rossijskoj Federacii «Razvitie aviacionnoj promy`shlennosti na 2013-2025 gody`»)

Распоряжение Правительства РФ от 27 января 2015 года № 98-р (Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 27 yanvarya 2015 goda № 98-r)

Приказ Минпромторга России от 31 марта 2015 г. № 663 (Prikaz Minpromtorga Rossii ot 31 marta 2015 g. № 663)

Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (Gosudarstvennaya programma Rossijskoj Federacii «Razvitie aviacionnoj promy`shlennosti na 2013-2025 gody`» )

Паспорт приоритетного проекта «Международная кооперация и экспорт в промышленности» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://government.ru/projects/selection/650/25593/> (Pasport prioritetnogo proekta «Mezhdunarodnaya kooperaciya i e`ksport v promy`shlennosti»)

О промежуточных итогах реализации приоритетных проектов по направлению «Международная кооперация и экспорт» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/projects/selection/650/29742/> (O promezhutochny`x itogax realizacii prioritetny`x proektov po napravleniyu «Mezhdunarodnaya kooperaciya i e`ksport»)

