

Секция «Актуальные проблемы мировой экономики и международной торговли»

Ретроспектива и современное состояние гражданской авиапромышленности России

Научный руководитель – Сенотрусова Светлана Валентиновна

Левкевич Руслан Евгеньевич

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет государственного управления, Кафедра мировой экономики и управления внешнеэкономической деятельностью, Москва, Россия

E-mail: levkevichruslan@gmail.com

Зарождение авиационной промышленности как отрасли приходится на времена СССР, а именно с подписанного в 1918 году декрета Советского правительства о национализации авиазаводов. А также созданием по всему Советскому союзу ОКБ и авиапромышленных предприятий, тем самым задействовав в данной отрасли десятки тысяч человек. Особенно стоит учитывать, что авиапарк состоял исключительно из отечественных пассажирских самолетов, построенных на советских предприятиях и полностью из отечественных компонентов.

Государственное регулирование авиапромышленности отразилось в интенсивном росте всей отрасли в целом, что привело к тому, что к 1980 году парк гражданской авиации составлял около 40% от обще мирового [2].

Создание первого в мире сверхзвукового лайнера Ту-144, а также самого вместительного на момент середины 80-х годов двадцатого века пассажирского самолета Ил-86 демонстрируют успешность в намеченном векторе развития гражданской авиации, а также эффективность проводимой государством политики в данной отрасли.

После распада Советского союза и переходом на рельсы капитализма, Россия перестала разрабатывать пассажирские самолеты в должном объеме, заморозив или отменив множество проектных наработок и начав закупать зарубежные самолеты у Boeing и Airbus.

Данное обстоятельство отразилось не в лучшую в сторону в долгосрочной перспективе, так как Россия не только потеряла дополнительный доход от поставок самолетов и их комплектующих, но также лишилась множества дополнительных рабочих мест, и самое главное, возможности осуществления экономической деятельности с точки зрения экономической безопасности.

В сложившейся экономической ситуации: практической полной блокаде со стороны западных стран к высокотехнологической продукции, с заметными трудностями столкнулась именно гражданская авиация. Многие иностранные самолеты были приобретены с помощью лизинга и тем самым зарубежные фирмы потребовали прекратить эксплуатации и вернуть обратно свои транспортные средства. И если можно предположить, что правительство решится приватизировать иностранный авиапарк, то это не решит проблему [1]. Ведь для данных машин нужны сертифицированные запчасти, по крайней мере их наличие, что в России данные запчасти не производят. А замена на те немногочисленные или вновь произведенные отечественные самолеты для пассажирских перевозок, могут быть также успешно изъяты, как и расторжение уже действующих контрактов по лизингу тех же Boeing и Airbus.

Согласно данным из ФГИС «Реестр эксплуатантов и воздушных судов» парк гражданской авиации в России на 2022 год насчитывает 960 самолетов, не учитывая самолеты бизнес-класса. Из них авиалайнеров Boeing - 355, Airbus [U+2012] 280. Например, авиакомпания «Победа» полностью использует самолеты фирмы Boeing, а в авиапарке Аэрофлота

насчитывается только 9 отечественных самолетов SSJ-100 из 187 общего числа самолетов для пассажирских перевозок [3]. На начало 2022 года самым крупным авиаперевозчиком России с использованием самого крупного парка отечественных самолетов является авиакомпания «Россия», насчитывая в своем авиапарке 67 самолетов SSJ-100. [4]. Таким образом, в самой большой авиационной компании России, всего 4,8% отечественных самолетов от всего эксплуатируемого авиапарка компании.

Таким образом, если рассматривать данный вопрос с точки зрения экономической безопасности, то в первую очередь необходимо возрождение отечественной гражданской авиации, заключающееся в модернизации и формировании новых ОКБ; выделении дополнительных бюджетных средств, а также решительная политика государства в процессах импортозамещения и осуществления контроля за данной отраслью.

Источники и литература

- 1) О временном порядке исполнения финансовых обязательств в сфере транспорта перед некоторыми иностранными кредиторами [Электронный ресурс]: [Указ Президента Российской Федерации от 1 апреля 2022 г. N 179]. – Доступ из электронного фонда нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс».
- 2) Развитие авиационной науки и техники в СССР: Историко-технические очерки. – М.: Наука, 1980. – 496 с.
- 3) Коммерческие воздушные перевозки [Электронный ресурс] / Федеральное агентство воздушного транспорта. – Режим доступа: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki/>. – Загл. с экрана.
- 4) Самолётный парк [Электронный ресурс] / Авиакомпания «Аэрофлот». – Режим доступа: https://www.aeroflot.ru/ru-ru/about/plane_park. – Загл. с экрана.