

## АНАЛИЗ ЭКСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРОДУКЦИИ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Бударина Н.А., Жракова Д.И.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего образования  
«Российская таможенная академия»

## ANALYSIS OF THE EXPORT POTENTIAL OF CIVIL PURPOSE PRODUCTS OF THE AIRCRAFT INDUSTRY OF THE RUSSIAN FEDERATION

Budarina N.A., Zhrakova D.I.  
*Russian Customs Academy*

### Аннотация

Для расширения международных связей и обеспечения конкурентоспособности страны на мировых рынках необходимо развивать экспортный потенциал государства. Как показывают статистические данные, экспорт продукции гражданского назначения авиационной промышленности практически не осуществляется.

Низкие показатели экспорта авиационной продукции России обуславливаются рядом проблем, которые определены в данной статье. В связи с выявленными проблемами появляется необходимость проанализировать экспортный потенциал продукции рассматриваемой отрасли.

**Ключевые слова:** Экспортный потенциал, авиационная промышленность, ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», АО «Вертолёты России», Sukhoi Superjet 100.

### Abstract

To expand international relations and ensure the country's competitiveness in world markets, it is necessary to develop the export potential of the state. As statistics show, there is practically no export of civilian products from the aviation industry.

The low export rates of Russian aviation products are caused by a number of problems that are identified in this article. In connection with the identified problems, it becomes necessary to analyze the export potential of the products of the industry in question.

**Keywords:** Export potential, aviation industry, JSC «United Aviation Corporation», JSC «Russian Helicopters», Sukhoi Superjet 100.

Введение. Поддержка экспорта несырьевой продукции является актуальным и значимым вопросом для России, поскольку сырьевая ориентация экспорта не способствует экономическому росту страны, тормозит процессы модернизации промышленности и не обеспечивает страну должной конкурентоспособностью на мировых рынках. Так, поддержка несырьевого экспорта необходима для повышения уровня диверсификации экспорта России, для усиления конкурентоспособности и обеспечения недискриминационного доступа продукции на зарубежные рынки.

Информационную базу исследования составили такие документы, как Указ президента РФ от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», а также государственные программы и национальные проекты, такие

как «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 гг.»; «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 гг.»; «Развитие внешнеэкономической деятельности»; «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»; «Международная кооперация и экспорт в промышленности».

Целью данного исследования является выявление проблем авиационной отрасли Российской Федерации и определение мер государственной поддержки на основе анализа экспортного потенциала данной отрасли

Основные результаты исследования. В настоящее время продукция авиационной промышленности имеет наиболее общеэкономическое значение для государств, а авиационная промышленность в целом – это перспективное направление развития

экономики развитых стран. Поэтому дальнейший анализ мер государственной поддержки экспорта будет основываться на поддержке продукции авиационной промышленности. Это связано с тем, что на сегодняшний день процессы глобализации, затронувшие международную торговлю, способствовали активному и бесперебойному перемещению товаров, услуг и ресурсов, что стало основой для развития транспортного комплекса.

Транспортный комплекс для любой страны – это важный элемент национальной экономики, который способствует совершению межрегиональных связей и появлению новых внешних отношений без существенных затрат, с повышенной эффективностью и безопасностью.

Эффективность экономического развития России во многом зависит именно от транспортного комплекса, поскольку транспортная инфраструктура вносит существенный вклад в ВВП государства.

На сегодняшний день авиационная промышленность РФ является одной из передовых отраслей, которые создают высокотехнологичную продукцию по мировым стандартам для международных рынков. Так, одной из приоритетных целей РФ является построение в стране инновационной экономики, что основывается на внедрении механизмов государственно-частного партнёрства, механизмов защиты национальных интересов на международной арене от внешних угроз, повышение числа прямых государственных инвестиций в экономику, в частности, в рассматриваемую авиационную отрасль.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что компаниям недостаточно производить качественную продукцию, необходимо обладать следующими характеристиками: иметь безупречную репутацию поставщика, являться финансово устойчивой, иметь производственные мощности лучше, чем у конкурентов, а также корпоративную прозрачность. То есть в современных условиях конкуренция возникает не среди продуктов, а среди компаний.

Как показывают статистические данные, экспорт продукции гражданского назначения авиационной промышленности практически не осуществляется. Так, в 2019 году на экспорт были представлены 11 самолётов гражданского назначения (преимущественно SSJ100) и 6 вертолётов гражданского назначения (3 Ми-8, Ми-17, 2 Ка-

32А11ВС, 1 Ми-26ТС). Экспорт комплектующих, которые не поставляются в составе воздушного судна, минимальный и не учитывается в официальной статистике Росавиации и Минпромторга РФ [4].

В связи с низкими статистическими показателями появляется необходимость проанализировать экспортный потенциал продукции рассматриваемой отрасли.

На уровне отрасли экспортный потенциал представляет собой способность предприятий отрасли экспортировать конкурентоспособную продукцию на мировой рынок. В частности, на формирование экспортного потенциала отрасли влияют как внешние, так и внутренние факторы [3].

Перейдём к анализу экспортного потенциала продукции гражданского назначения, который на сегодняшний день представлен ключевыми экспортёрами, деятельность которых направлена на развитие потенциала авиационной отрасли.

Так, в самолётостроительной отрасли ключевыми экспортёрами являются ПАО «ОАК», в вертолётостроении - АО «Вертолёты России».

Серийные поставки на экспорт гражданской продукции самолётостроительной отрасли осуществляются за счёт Sukhoi Superjet 100. В 2016 году был собран 100-ый экземпляр данной модели, а благодаря государственной поддержке в период с 2013 года по 2019 год на экспорт было поставлено 39 самолётов SSJ100 [4]. С целью поддержания экспорта данной продукции осуществляется широкий перечень мер государственной поддержки, направленной на [1]:

- структурирование финансовых условий экспортной сделки;
- обеспечение запасными частями эксплотирующих лиц;
- обучение персонала;
- обеспечение эффективного развития системы послепродажного обслуживания.

Экспорт другой продукции этой отрасли, представленной такими самолётами, как Ил-96-300, Ил-114-300, носит единственный характер и по состоянию на 2019 год прекратился. Так, планируются серийные поставки самолёта Ил-114-300 до 2023 года, и самолёта MC-21 до 2025 года (таблица 1).

Согласно данным таблицы 1 [2], серийное производство самолёта MC-21 было запланировано на 2017 год, но в связи с санкциями было перенесено на 2018 год, на

2021 год и по последней информации перенесён до 2025 года. Также не оправдали себя серийные поставки самолёта Ту-204. По словам экспертов, данное обстоятельство является естественной сменой поколений: по современным меркам самолёт обладает неэкономичным двигателем (рост цен на авиационный керосин), дефицит запасных частей, а также малая тяговооружённость. Решающим фактором послужило вступление России в ВТО. Так, недостаточное качество и высокая цена самолёта не позволило Ту-204 конкурировать на зарубежном авиационном рынке.

вертолётов ограничена отсутствием сертификатов Европейского агентства авиационной безопасности и Федерального управления гражданской авиацией США, однако преимуществом данных моделей является цена, которая может стать существенным фактором для эффективного продвижения на зарубежных рынках.

Легендарный российский вертолёт Ми – 8 изготавливается на Улан-Удэнском авиационном заводе и Казанском вертолетном заводе Корпорации «Вертолеты России». В 2014 году было изготовлено более 12 000 вертолётов данной модели, что стало ре-

Таблица 1

Динамика поставки гражданских самолётов на внешние рынки за период 2008–2019 г., ед.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
<b>МС-21</b>	Первый полёт МС-21 совершён 28 мая 2017 года										-	-	-
<b>Ssj100</b>	-	-	-	1	3	14	9	5	11	2	7	3	
<b>Ту - 204</b>	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Итого</b>	1	1	-	1	3	14	9	5	11	2	7	3	

По данным 2020 года эксплуатация самолёта не приостановлено, и на сегодняшний день Ту-204 продолжает летать в качестве грузовика «Почты России» [5].

Также не оправдала себя динамика поставок самолёта Ssj100. На отрицательную динамику данной модели влияют такие факторы, как: недостаточный уровень компетенций по части организации деятельности на мировых рынках, отсутствие эффективной системы поставщиков, ограничения отечественных производителей по части получения европейских и американских сертификатов, низкая компетенция по части послепродажного обслуживания, высокая стоимость финансовых ресурсов, необходимых для экспортных сделок.

Перейдём к анализу экспортного потенциала гражданской продукции отрасли вертолётостроения.

Серийные поставки на экспорт гражданской продукции отрасли вертолётостроения осуществляются за счёт вертолётов Ми-17, Ка-32 и их модификациями. В перспективе рассматриваются поставки на экспорт таких продуктов, как «Ансат», Ка-226Т, Ка-62, Ми-171А2 и Ми-38 [5]. Конкурентоспособность первых двух перспективных

кордным показателем во всём мире. Они были поставлены в более ста стран по всему миру. Так, плюс Ми-8 является цена, высокая степень лояльности эксплуатирующих продукт, однако для экспорта в страны, где российские вертолёты малоизвестны (например, США, Западная Европа) потребуется модифицировать систему эксплуатации и сформировать конкурентоспособный финансовый пакет для заказчиков.

В целом проблема серийной поставки на экспорт вертолётов заключается в отсутствии сертификатов Европейского агентства авиационной безопасности и Федерального управления гражданской авиацией США.

Серийная поставка продукции отрасли двигателестроения, приборостроения и агрегатостроения осуществляется, в основном, в составе воздушных судов или с целью обеспечения поддержания лётной годности воздушного судна. Так, среди зарубежных производителей комплектующих сложились крепкие кооперационные связи, которые являются преградой для входа на рынок новых игроков.

Производство гражданских авиационных двигателей в России находится на

этапе формирования, и они устанавливаются только на воздушные суда российского производства. Зарубежные производители (например, Pratt & Whitney), в свою очередь, активно нарабатывают репутацию и опыт в программах не только отечественных, но и иностранных производителей воздушных судов.

На сегодняшний день можно выделить следующие причины, которые препятствуют продвижению на зарубежные рынки авиационной продукции отрасли агрегатостроения, приборостроения и двигателестроения:

- отсутствие компетенций в области разработок по стандартам проектирования, необходимые для зарубежных заказчиков, а также отсутствие глобальной системы технического сервиса производимых комплектов;

- несоответствие отечественных площадок требованиям иностранных заказчиков в части стандартов производства и качества производимой продукции;

- отсутствие узнаваемого на зарубежных рынках бренда.

Несмотря на существенные проблемы, связанные с реализацией продукции отраслей двигателе – приборо – агрегатостроения, российские компании удерживают лидирующие позиции по объемам поставок авиационных материалов и полуфабрикатов.

Так, ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА» покрывает около 35% нужд компании Boeing, 60% - Airbus, 100% - Embraer в изделиях из титана. ОАО «Каменск-Уральский металлургический завод» занимается выпуском полуфабрикатов из алюминиевых сплавов, и поставляет свою продукцию производителям финальной авиационной продукции и поставщикам, так как Airbus, Boeing, Bombardier.

Также очень активно создаются совместные предприятия с участием российских компаний, осуществляющих производство авиационных комплектующих. Например, ЗАО «Хамилтон Стандарт-Наука», созданное российской компанией АО «НПО «Наука» и американской компанией «Collins Aerospace» реализуют теплообменники, используемые в самолетах Airbus, Boeing, Bombardier и Embraer.

Если провести анализ географии возможного развития экспортных поставок авиационной продукции гражданского назначения, то наибольший спрос зафиксирован на рынках с наибольшим объемом перевозок, что характерно для стран с высокой плотностью населения и доходов. Так, следует выделить Северную Америку и государства Европейского Союза, а также активно развиваются рынки АТР.

Однако в США и ЕС создан собственный мощный комплекс авиации, который доминирует не только на внутреннем рынке, но и на мировом рынке авиации соответственно. Китай, занимающий лидирующие позиции в данном сегменте среди государств АТР, также сосредоточен на развитие отечественного авиастроения. Таким образом, приоритетной задачей как США, так и Китая является удовлетворение спроса на внутреннем рынке, опираясь на собственное производство. Это затрудняет проникновение российской продукции на рынки данных государств.

Рынки Ближнего Востока, СНГ, Африки и Индии не могут рассматриваться как приоритетные, поскольку у них отсутствует потенциальный спрос на авиатехнику. Для проведения экспансии следует рассматривать рынки стран Латинской Америки, ряда стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а именно: Индонезия, Республика Корея, Австралия, Пакистан, Таиланд, Малайзия, Филиппины, Вьетнам, Сингапур, Мьянма, Камбоджа, Бруней.

В 2019 году основными торговыми партнерами России стали Германия, Узбекистан, Китай, Ирландия, Испания и ОАЭ [2].

Таким образом, на сегодняшний день Россия практически не поставляет на мировой рынок авиационную продукцию гражданского назначения. В экспорте отрасли самолётостроения преимущественно представлен самолёт SSJ100, откладываются серийные поставки MC-21 до 2025 года. В экспорте отрасли вертолётостроения представлены вертолёты Ми-17, Ка-32 и их модификации, а серийная поставка продукции отрасли двигателестроения, приборостроения и агрегатостроения на зарубежные рынки не осуществляется.

## Список литературы

1. Проект Федерального закона «О поддержке экспорта» (подготовлен Минэкономразвития России в 2015 г) // СПС КонсультантПлюс

2. Национальный авиационный журнал «Крылья Родины», №1-2, 2020

3. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б.. Современный экономический словарь. - 2-е изд., испр. М.: ИНФРА-М.

4. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: [rosstat.gov.ru/about](http://rosstat.gov.ru/about)

5. Официальный сайт ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация». URL: [uacrussia.ru/ru/](http://uacrussia.ru/ru/).

Поступила в редакцию 30.03.2021

#### Сведения об авторах:

*Бударина Наталья Александровна* – профессор кафедры международных экономических отношений Российской таможенной академии, доктор экономических наук, доцент, e-mail: [n.budarina@customs-academy.ru](mailto:n.budarina@customs-academy.ru).

*Жракова Дарья Игоревна* – магистрант кафедры международных экономических отношений экономического факультета Российской таможенной академии, e-mail: [dashazhrakoff@gmail.com](mailto:dashazhrakoff@gmail.com).

Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу [bitjournal@yandex.ru](mailto:bitjournal@yandex.ru)