

Анализ современных авиаперевозок в России

Татьяна Александровна Петрова¹

Старший государственный таможенный инспектор
ORCID: 0000-0001-9054-3591, e-mail: tanushka88NZ@yandex.ru

Валерий Алексеевич Карданов²

Канд. пед. наук, доц. каф. таможенного дела
ORCID: 0000-0001-9054-3591, e-mail: grand1997@rambler.ru

¹Центральное таможенное управление, г. Москва, Россия

²Российский новый университет, г. Москва, Россия

Аннотация

Современные воздушные грузовые перевозки являются важной частью мировой логистики и торговли. Они обеспечивают быструю и эффективную доставку товаров по всему миру. В последние годы произошло несколько значительных изменений в развитии воздушных маршрутов как в самом Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС), так и в России в частности. Кроме того, в свете недавних глобальных событий, таких как пандемия COVID-19, воздушные грузовые перевозки столкнулись с дополнительными вызовами, связанными с ограничениями на пассажирские рейсы, изменениями в режимах работы аэропортов и с ужесточением санитарных требований, а геополитическая ситуация оказала существенное влияние на транспорт и развитие транспортной инфраструктуры всего ЕАЭС. Все эти вызовы делают данное исследование актуальным. Кроме того, рассмотрены нормы права, которые регламентируют вопросы экономического и таможенного пространства, а также решают проблемы применения запретов на таможенные пошлины и иные ограничения для свободного перемещения товаров, услуг и финансовых средств. Предложены пути преодоления ограничений на совершение перевозок авиационными видами транспорта в рамках ЕАЭС.

Ключевые слова

Авиакомпания, антироссийские санкции, воздушные маршруты, грузооборот, ЕАЭС, авиатранспортная отрасль, особая экономическая зона, перевозка товаров, ФТС России

Для цитирования: Петрова Т.А., Карданов В.А. Анализ современных авиаперевозок в России // Вестник университета. 2024. № 9. С. 65–75.



Analysis of modern air transportation in Russia

Tatyana A. Petrova¹

Senior State Customs Inspector

ORCID: 0000-0001-9054-3591, e-mail: tanushka88NZ@yandex.ru

Valery A. Kardanov²

Cand. Sci. (Ped.), Assoc. Prof. at the Customs Department

ORCID: 0000-0001-9054-3591, e-mail: grand1997@rambler.ru

¹Central Customs Administration, Moscow, Russia

²Russian New University, Moscow, Russia

Abstract

Modern air cargo transport is an important part of global logistics and trade. They provide fast and efficient delivery of goods all over the world. In recent years, there have been several significant changes in the development of air routes both in the Eurasian Economic Union (hereinafter referred to as EAEU), and in Russia, in particular. Additionally, in light of recent global events such as the COVID-19 pandemic, air cargo has faced additional challenges related to restrictions on passenger flights, changes in airport operating hours and increased health regulations, while the geopolitical situation has had a significant impact on transport and development of transport infrastructure throughout the EAEU. All these challenges make this study relevant. In addition, the article examines the rules of law that regulate issues of economic and customs space, as well as solve the problems of applying bans on customs duties and other restrictions on the free movement of goods, services and financial resources. Ways have been proposed to overcome restrictions on air transportation within the framework of the EAEU.

Keywords

Airlines, anti-Russian sanctions, air routes, cargo turnover, EAEU, air transport industry, special economic zone, transportation of goods, FCS of Russia

For citation: Petrova T.A., Kardanov V.A. (2024) Analysis of modern air transportation in Russia. *Vestnik universiteta*, no. 9, pp. 65–75.

ВВЕДЕНИЕ

В 2022 г. начались изменения логистических маршрутов и конфигурации международных транспортных коридоров на всем евразийском пространстве. В этих условиях продолжают развиваться евразийских транспортных коридоров и реализация приоритетных интеграционных и инфраструктурных проектов в сфере транспорта. Чтобы обеспечить свободу перемещения товаров и грузов по территории государств-членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), ведется мониторинг ситуации в пунктах пропуска, расположенных на таможенных и внутренних границах между государствами-членами. Активно формируется право в сфере транспорта, основанное на Договоре о ЕАЭС, подписанном 29 мая 2014 г., и на Решении Высшего совета ЕАЭС от 11 декабря 2020 г.¹

Очевидно, что сегодня возросла актуальность новых устойчивых логистических цепочек и ускорения развития международных маршрутов. В условиях разворота грузопотоков на Восток и в Азию новую жизнь обретают классические коридоры «Север – Юг», Европа – Западный Китай, Новый шелковый путь и Транскаспийский международный транспортный маршрут.

СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Если говорить о направлении «Восток – Запад» или Транскаспийском транспортном маршруте, то туда входят такие страны, как Китай, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Беларусь. Его южное направление развивают Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция. «Восток – Запад» предназначен для роста грузопотоков из Китая в Турцию, а также в страны Европейского союза (далее – ЕС) и в обратном направлении.

Управляет транспортными коридорами консорциум этих стран. Как показывает статистика, сильно увеличился грузопоток по направлению «Север – Юг». Грузооборот в 2022 г. достиг 3 млн т, а в первом квартале 2023 г. – 800 тыс. т, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года больше на 72%².

Также в рамках развития воздушных маршрутов в Российской Федерации (далее – РФ, Россия) наблюдается рост числа международных авиасообщений. Новые воздушные маршруты связывают Россию с различными странами и обеспечивают развитие туризма, бизнеса и обмена культурой. Особое внимание уделяется развитию воздушных маршрутов в рамках стран Содружества Независимых Государств и дальнего зарубежья, таким как Китай, Япония, Турция и др.

Кроме того, в свете стремительного развития туристической индустрии и повышенного спроса на воздушные перевозки внутри страны появляются новые воздушные маршруты между крупными городами и туристическими центрами.

Объем перевозок воздушным транспортом в России в 2022 г. составил 0,6 млн т (– 59% г/г), а грузооборот – 2,8 млрд т/км (снижение в 3,3 раза г/г).

Из-за ограничений доступа на международные рынки совокупный объем грузовых перевозок, в том числе почтовых, российскими авиакомпаниями за 2022 г. сократился до 599,05 тыс. т, что на 59,42% меньше показателей 2021 г. Это следует из данных, опубликованных в Единой межведомственной информационно-статистической системе³. Таким образом, показатели достигли уровня 2001 г., когда авиакомпании перевезли 614 тыс. т грузов.

В 2022 г. сократились и перевозки пассажиров авиакомпаниями из России. Однако снижение было не таким значительным, как в объеме грузовых перевозок. За прошедший год компании перевезли 95,21 млн чел. (– 14,21%) [1].

29 мая 2022 г. в рамках поддержки авиационных грузоперевозок Правительство РФ выделило компаниям на возмещение операционных расходов 2,9 млрд руб. По данным Федерального агентства воздушного транспорта, программой воспользовались четыре перевозчика. Всего за 2022 г. государством из федерального бюджета было выделено 172 млрд руб. на поддержку гражданской авиации.

Общий чистый убыток крупнейших грузовых российских авиакомпаний по итогам 2022 г. составил 2,1 млрд руб. против суммарной чистой прибыли 59,6 млрд руб. годом ранее. Это худший результат

¹ Решение Высшего совета Евразийского экономического союза от 11.12.2020 г. № 12 «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года». Режим доступа: <https://www.alt.ru/tamdoc/20vtr0012/> (дата обращения: 29.05.2024).

² Малеева Д. Как преобразуются транспортные коридоры внутри ЕАЭС и по внешним направлениям? Режим доступа: <https://mir24.tv/news/16555036/kak-preobrazuyutsya-transportnye-koridory-vnutri-eaes-i-po-vneshnim-napravleniyam> (дата обращения: 31.05.2024).

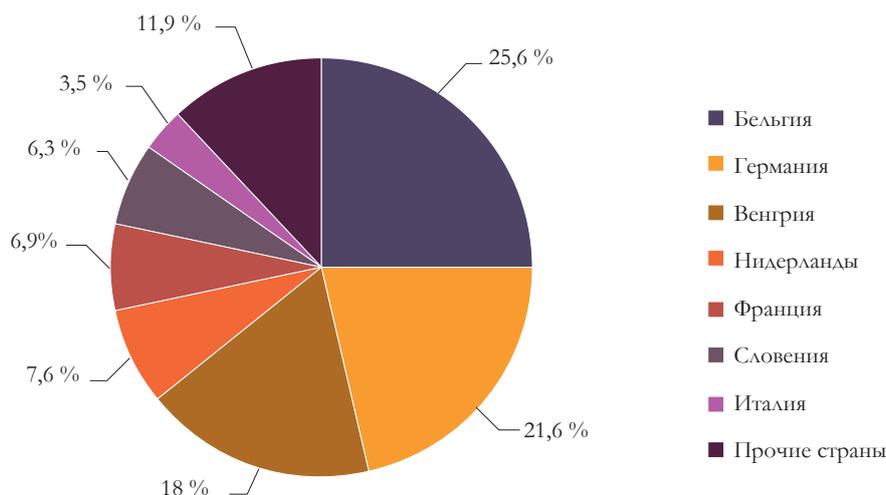
³ Единая межведомственная информационно-статистическая система. Перевозки грузов по видам транспорта. Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/31314> (дата обращения: 01.06.2024).

за последние три года. Общая выручка компаний, осуществляющих грузовые авиаперевозки, сократилась на 69,2%, до 71,9 млрд руб. Это минимальный результат за последние 5 лет.

В других видах транспортировки грузов падения не было. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, объем перевозок грузов российскими транспортными компаниями в прошлом году снизился только на 1,2%, до 7,95 млрд т. Поставки по железной дороге сократились на 3,7%, до 1,24 млрд т, трубопроводным транспортом – на 6%, до 1,1 млрд т, а автотранспортом, наоборот, выросли на 0,3%, до 5,51 млрд т.

На международные перевозки приходилось 77% грузопотока российских авиакомпаний. Однако после закрытия международных рынков и риска арестов самолетов за рубежом крупнейшие грузовые авиакомпании России, AirBridgeCargo, Sky Gates и «Атран», до сих пор не возобновили полеты⁴.

Объем грузовых авиаперевозок между РФ и ЕС в январе-ноябре 2023 г. (рис. 1) составил 6,5 тыс. т на сумму 2,35 млрд евро против почти 20,9 тыс. т (– 68,6%) на сумму 5,8 млрд евро (– 59,5%) годом ранее.



Составлено авторами по материалам источника [1]

Рисунок. Доли стран-импортеров в грузовых авиаперевозках между РФ и ЕС в январе-ноябре 2023 г.

В том числе перевозки грузов авиатранспортом из ЕС в РФ в отчетном периоде составили свыше 5,4 тыс. т на сумму почти 1,2 млрд евро, тогда как в январе-ноябре 2022 г. было перевезено 17,8 тыс. т (– 69,4%) на сумму свыше 2 млрд евро (– 42,4%).

Самый крупный объем грузов, отправленных авиатранспортом из ЕС в Россию в январе-ноябре 2023 г., был в марте – 522 т (– 14% относительно марта 2022 г.), самый маленький – в октябре (347 т (– 38,2%)).

Больше всего грузов в отчетном периоде оправили авиатранспортом в РФ Бельгия (1 209 т на сумму 50,7 млн евро), Нидерланды (872 т на сумму 220,2 млн евро) и Италия (1 122 т на сумму 113,5 млн евро).

Из России в ЕС в отчетном периоде авиатранспортом было отправлено 1 109 т грузов на сумму 1,16 млрд евро, тогда как в январе-ноябре 2023 г. – свыше 3 тыс. т (– 64,2%) на сумму 3,7 млрд евро (– 68,9%).

Меньше всего грузов в отчетном периоде Россия отправила авиатранспортом в ЕС в июле – 51 т (– 81,2%), больше всего – в апреле (271 т (– 38,5%)).

Наибольшее количество грузов в ЕС в январе-ноябре 2023 г. из России было отгружено в Бельгию, Германию и Венгрию.

Бельгия получила авиатранспортом из России 284 т грузов (– 7,2%) на сумму 303,5 млн евро (– 77,9%).

Германия импортировала из России авиатранспортом 239 т грузов (– 73%) на сумму 293 млн евро (– 79,4%).

В Венгрию Россия отправила авиатранспортом 200 т на сумму 1,7 млрд евро, тогда как годом ранее – 109 т (+ 83,5%) на сумму 1,7 млн евро (– 97,4%)⁵.

Между странами, входящими в ЕАЭС, продолжает расти сотрудничество в сфере перевозок. Как свидетельствуют данные статистики Евразийской экономической комиссии, рост касается грузо- и пассажироперевозок.

⁴ Костерева М. Объем грузовых авиаперевозок в России рухнул почти на 60% за 2022 год. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5889099> (дата обращения: 03.06.2024).

⁵ Sea News. Грузовые авиаперевозки между Россией и Евросоюзом, январь-ноябрь 2023. Режим доступа: <https://seanews.ru/2024/01/19/ru-gruzovye-aviaperevozki-mezhdu-rossiej-i-evrosojuzom-janvar-nojabr-2023/> (дата обращения: 04.06.2024).

Так, с января по октябрь 2023 г. (по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года) наблюдался рост как совокупного пассажирооборота по ЕАЭС (на 12,9%), так и национальных показателей: в Армении (в 1,8 раза), России (на 12,9%), Казахстане (на 11,5%), Беларуси (на 9,1%) и Кыргызстане (на 7,7%). При этом в отчетном периоде также увеличился грузооборот в Кыргызстане (на 8%) и Казахстане (на 3,1%).

АНАЛИЗ НОРМАТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ

Воздушное законодательство стран-участниц ЕАЭС, обеспечивающее правовую и организационную деятельность гражданской авиации, занимает особое место в системе нормативно-правовых обязательств государств, так как оно не должно находиться в противоречии с нормами международного воздушного права, с нормами и правилами конвенций, участником которых является государство, со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации и одновременно должно соответствовать нормам и требованиям национального законодательства: Конституции, Гражданскому кодексу и другим национальным законам.

На территории России действует ряд нормативных правовых документов [2]:

- 1) Конституция РФ;
- 2) Воздушный кодекс РФ⁶;
- 3) Федеральный закон РФ от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»⁷;
- 4) Федеральные правила использования воздушного пространства РФ⁸;
- 5) Федеральные авиационные правила в области гражданской, государственной и экспериментальной авиации (более 35 наименований). Например, Федеральные авиационные правила «Общие правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации»⁹, Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»¹⁰ и т.д.

Лидеры стран ЕАЭС на саммите в Санкт-Петербурге в конце 2023 г. приняли декларацию о дальнейшем развитии ЕАЭС до 2030 г. и на период до 2045 г. Декларация определяет цели союза на среднесрочную перспективу по превращению в самодостаточный, гармонично развитый и привлекательный макрорегион для всех стран мира. Планируются экономический, технологический и интеллектуальный прогресс и сохранение высокого уровня благосостояния населения стран-членов к 2045 г.

Один из самых значимых проектов – это открытие воздушных маршрутов в дальние и отдаленные регионы страны, что способствует улучшению доступности данных территорий для пассажиров и развитию их экономики. Это включает в себя открытие новых регулярных маршрутов в рамках программы развития малой авиации и планов расширения маршрутной сети.

Вопреки временному ограничению полетов в ряде аэропортов на юге и в центральной части России и запрету доступа в воздушное пространство страны самолетам недружественных стран, грузовые авиаперевозки продолжают развиваться. Все чаще выбирают доставку самолетом, особенно для срочной перевозки товаров и перевозки в отдаленные и труднодоступные населенные пункты. Самый большой рост наблюдается по направлениям из Москвы в Калининград и в города Дальнего Востока (Южно-Сахалинск, Владивосток, Хабаровск, Благовещенск). Например, группа компаний «Деловые Линии» в июне 2023 г. запустила 6 тыс. новых направлений авиадоставки по России и в страны ЕАЭС¹¹.

⁶ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (редакция от 30.01.2024 г.) (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 01.04.2024 г.). Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения: 04.06.2024).

⁷ Федеральный закон от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» (с изменениями и дополнениями). Режим доступа: <https://base.garant.ru/175962/> / https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения: 04.06.2024).

⁸ Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 г. № 138). Режим доступа: <https://base.garant.ru/197839/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/> (дата обращения: 04.06.2024).

⁹ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 05.09.2008 г. № 141 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации». Режим доступа: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=125860&ysclid=m2isvcyuz6305053740> (дата обращения: 04.06.2024).

¹⁰ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (с изменениями и дополнениями). Режим доступа: <https://base.garant.ru/191872/> (дата обращения: 04.06.2024).

¹¹ АТО.ru. Новая логистика и ее влияние на географию авиaperезовок в 2023 году. Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/novaya-logistika-i-ee-vliyaniye-na-geografiyu-aviapererezovok-v-2023-godu> (дата обращения: 04.06.2024).

Основными направлениями международных авиаперевозок сегодня становятся Индия, Китай и Турция. Например, спрос на авиаперевозки по турецкому маршруту увеличился в два раза по сравнению с прошлым годом. Сроки доставки самолетом варьируются от 2 до 6 дней и зависят в основном от таможенной обработки груза в аэропорту и экспортного оформления.

Важно отметить, что грузовая авиация развивается в отношении не только экспорта, но и импорта товаров, что способствует диверсификации российской экономики. Кроме того, она играет важную роль в доставке медицинских и других важных грузов в регионы, которые находятся в труднодоступных для сухопутного транспорта местах.

Таким образом, грузовые авиаперевозки в РФ не только продолжают развиваться, но и предоставляют стратегические возможности для развития бизнеса и содействия экономическому росту страны. Более того, расширение сети грузовых авиалиний как внутри страны, так и на международном рынке способствует укреплению связей с торговыми партнерами, а также обеспечивает более быструю и надежную доставку товаров.

Необходимо подчеркнуть, что авиаперевозки грузов минимизируют вероятность повреждения товаров, что делает авиасообщение одним из наиболее безопасных способов доставки. Строгие нормы и правила в аэропортах также способствуют быстрой и надежной транспортировке товаров по всему миру, что особенно важно для бизнеса и физических лиц, планирующих переезд или отправку товара за рубеж. Кроме того, потребитель получает двойную гарантию сроков доставки – от логистических партнеров и служб страхования. Последние готовы предоставить гарантии на грузоперевозки по небу в иностранные государства. Предприниматели выбирают сегодня воздушные перевозки еще и потому, что этот вид доставки грузов не требует использования сложной и дорогостоящей упаковки. Это в свою очередь облегчает процесс подготовки груза к отправке и способствует оперативности его доставки.

Тем не менее, в зависимости от авиакомпании, которая будет осуществлять перевозку, могут быть ограничения по характеру отправляемого груза. Например, заранее нужно согласовать перевозку аккумуляторов, жидкости и пастообразных веществ, лакокрасочных материалов, магнитов и др. Авиаперевозки – не только самый быстрый, но еще и один из самых дорогих видов доставки. Чтобы сделать их более доступными для клиентов, логистические операторы проводят акции. Например, «Деловые Линии» снизили цены в октябре прошлого года по более чем 8 тыс. направлений авиаперевозки¹².

23 июня 2023 г. ЕС принял очередной пакет антироссийских санкций, касающийся также организаций из третьих стран, которые продолжают торговые отношения с Россией. Под удар попали такие государства, как Китай, Узбекистан, Объединенные Арабские Эмираты (далее – ОАЭ), Армения¹³.

Изменения коснулись в том числе и проведения оплат. Партнеры перешли на полную предоплату до вылета и чаще отказываются от расчета в долларах, отдавая предпочтение местной валюте. Кроме этого, увеличились сроки зачисления средств – иногда на согласование и отправку валюты необходимо закладывать до двух недель.

Был введен запрет зарубежных таможенных органов на оформление товара, следующего в Россию или из России. Как известно, список запрещенных товарных кодов растет с каждым новым пакетом санкций. Возник отказ перевозчиков в принятии груза к перевозке из-за опасения вторичных санкций уже против самого перевозчика. Здесь может играть роль как характер груза (если по товарному коду он попадает в санкционные списки), так и компания-получатель или отправитель груза (если они попали в данные списки ЕС).

На практике такие товары перевозятся транзитом через третьи страны с подготовкой необходимых документов для чистоты таможенного оформления на всех этапах следования груза. В ряде дружественных или нейтральных стран ужесточились таможенные требования к оформлению транзитных грузов, следующих в Россию или из нее. Из-за дополнительных таможенных проверок увеличился срок оформления, а значит, и общее транзитное время перевозки. Некоторые транзитные маршруты стали недоступны¹⁴.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

На конец мая 2023 г. в парке 7 основных авиакомпаний, обеспечивавших с 2021 г. 54% всех грузовых перевозок, находится 48 самолетов российского (22) и американского (26) производства. В середине февраля 2022 г. у этих перевозчиков было на 8 самолетов больше – суммарно 56 грузовых самолетов [2].

¹² Там же.

¹³ Т-Ж. 11-й пакет санкций ЕС. Что в него вошло. Режим доступа: <https://journal.tinkoff.ru/news/new-sanctions-eu-11/> (дата обращения: 06.06.2024).

¹⁴ Деловой Петербург. Что изменилось в грузовых авиаперевозках после принятия 11 пакета санкций против России. Режим доступа: <https://www.dp.ru/a/2023/07/28/chto-izmenilos-v-gruzovih> (дата обращения: 07.06.2024).

Авиационная отрасль сильно пострадала после ухода с российского рынка трех мировых гигантов – Boeing, Airbus и Embraer. Некоторые эксперты прогнозировали, что она совсем не сможет оправиться от потрясений. Тем не менее, серьезные изменения в этом направлении имеются.

Если взглянуть на статистику, может сложиться впечатление о катастрофическом состоянии отрасли:

- по последним расчетам, в России работают 736 гражданских лайнеров;
- из них зарубежного производства – 559 (отечественных – 177);
- 136 из 177 самолетов – это SSJ-100;
- SSJ-100 на 80% состоит из деталей иностранного производства [3].

Путем простых вычислений можно сделать вывод, что гражданская авиация в РФ на 96% состоит из иностранных деталей. Главными поставщиками традиционно выступали Соединенные Штаты Америки, ЕС и Бразилия – сейчас запасные части оттуда не доставляются. Параллельный импорт здесь помогает плохо. Например, Китай практически сразу отказал России в поставках авиационных запасных частей. Сейчас есть только соглашение с Ираном, но на фоне количества действующих самолетов объемы поставок слишком низкие.

Так, за полгода 2023 г. в России было выпущено всего два гражданских лайнера. Прямо сейчас на стадии реализации находится «Правительственная программа развития авиатранспортной отрасли до 2030 года», которая предполагает поэтапную замену зарубежных лайнеров на полностью отечественные (табл. 1).

Таблица 1.

Сравнение параметров гражданских лайнеров

| Параметр | МС-21 | SSJ New | Ту-214 | Ил-96 |
|---------------------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|
| Дальность полета, км | 6 тыс. | До 4 578 | До 7 200 | 9 тыс. |
| Крейсерская скорость, км/ч | 850 | 830 | 850 | 870 |
| Вместимость, чел. | До 211 | До 103 | 210 | До 300 |
| Двигатель | ПД-14 | ПД-8 | ПС-90 | ПС-90 |
| Серийный выпуск | С 2024 г. | С 2023 г. | Выпускается | Выпускается |
| Планы на выпуск до 2030 г., шт. | 270 | 142 | 70 | 12 |

Составлено авторами по материалам источника [4]

В августе 2023 г. генеральный директор «Ростеха» С.В. Чemezov пообещал поставлять ежегодно по 20 новых лайнеров Superjet SSJ New начиная с 2024 г. Главная особенность модели – практически полное импортозамещение комплектующих. Лайнеры будут оснащены российскими двигателями ПД-8.

Когда речь заходит о надеждах отечественной авиации, человек сразу вспоминает МС-21 («магистральный самолет 21 века») [4]. Проект активно обсуждался в средствах массовой информации, его часто упоминали политики. Испытания лайнера ведутся в полном объеме, сроки соблюдаются. В 2024 г. планируется выпустить минимум 6 готовых к рейсам самолетов, а всего до 2030 г. – 270 шт. Если ранее на МС-21 намеревались установить американский двигатель Pratt & Whitney PW1431G, то теперь его заменит отечественный ПД-14.

Многие российские конструкторы считают, что ПД-14 будет полностью испытан в лучшем случае в 2025 г., поэтому озвученные Правительством сроки вызывают сомнения. Ведь речь все-таки идет о безопасности полетов гражданских самолетов, и здесь торопиться нельзя. К тому же ПД-14 дороже PW1431G и потребляет на 15% больше топлива, что обязательно отразится на цене билетов.

Ту-214, как и МС-21, относится к классу среднемагистральных машин и обладает сопоставимой дальностью полета. Он создавался в конце 1980-х гг. – начале 1990-х гг., его производство ведется небольшими партиями на Казанском авиационном заводе в интересах специальных заказчиков. Это полностью российский самолет с отечественными двигателями ПС-90А производства Объединенной двигателестроительной корпорации, главная задача которого – помочь авиатранспортной отрасли и поддержать бесперебойные пассажирские перевозки в самый сложный момент.

Казанский авиационный завод планирует нарастить выпуск Ту-214 за счет ввода в эксплуатацию высокопроизводительного оборудования и модернизации существующих мощностей. Сейчас идет дополнительный набор основных производственных рабочих, изготовление и монтаж дублеров ступельно-сборочной оснастки, а также изготовление стенда автоматизированной стыковки крыла с фюзеляжем. Все это позволит увеличить пропускную способность цеха окончательной сборки. Также предполагается дополнительное оснащение летно-испытательной станции.

Ту-214 – надежный самолет, и теперь необходимо расширять его производство. Одна из основных задач – выйти к 2025 г. на производство 10 таких самолетов, а потом увеличить это число до 20 в интересах коммерческих авиакомпаний. При этом самолет по-прежнему будет поставляться специальным заказчиком. Для этой машины есть еще одна ниша – она может быть востребована для грузовых перевозок¹⁵.

ИЛ-96 – тяжелый самолет, способный пролететь до 9 тыс. км за один рейс. Интересно, что именно на этом лайнере летает Президент РФ: «Борт № 1» – это модифицированный вариант ИЛ-96.

В 2021–2022 гг. было выпущено всего по одному самолету данного типа. С 2024 г. планируется нарастить объемы до 2 шт. в год, но на большее промышленность пока не способна. Разумеется, это мало, так как нужно заменить 559 иностранных лайнеров.

Для некоторых отдаленных регионов небольшие самолеты – единственный способ добраться до населенного пункта. На этом рынке ситуация лучше, но пока очень далека до оптимальной (табл. 2).

Таблица 2

Сравнение параметров небольших гражданских самолетов

| Параметр | ИЛ-114 | ТВРС-44 | А-410 | ЛМС-901 |
|---------------------------------|--------------|--------------|-------------|-----------|
| Дальность полета, км | 1 400 | 2 200 | 1 500 | 3 тыс. |
| Крейсерская скорость, км/ч | 500 | 480 | 310 | 300 |
| Вместимость, чел. | 60 | 44 | 19 | 9 |
| Двигатель | ТВ7-117СТ-01 | ТВ7-117СТ-02 | GE H80-200 | ВК-800СМ |
| Серийный выпуск | С 2025 г. | С 2025 г. | Выпускается | С 2024 г. |
| Планы на выпуск до 2030 г., шт. | 70 | 140 | 178 | 154 |

Составлено авторами по материалам источника [4]

ЛМС-901 «Байкал», приемник Ан-2, уже был испытан в небе, но у него есть существенный недостаток – наличие американского двигателя.

По оценкам конструкторов, установить на самолет отечественный ВК-800СМ и получить все необходимые разрешения удастся только в 2025 г., а первые образцы авиакомпании приобретут в 2024 г. Однако и здесь не обошлось без недостатков: первые «Байкалы» планируется использовать не для пассажирских перевозок, а в работе авиационной охраны лесов и санитарной авиации. Кроме того, эксперты заявляют о слишком высокой стоимости летного часа, так как самолет вмещает всего 9 чел. Если вместимость не увеличить, вертолет окажется дешевле [5].

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ

Так, согласно «Комплексной программе развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года», к концу 2025 г. не менее 70 % иностранных самолетов останутся в работе за счет параллельного импорта. Далее долю будут наращивать отечественные модели. Эксперты уверены, что при выполнении поставленных планов проблем не возникнет¹⁶.

По оценке некоторых специалистов, основная проблема кроется даже не в оборудовании: именно здесь много работок. Самолеты делают люди, а не деньги, поэтому насыщение отрасли кадрами играет первостепенную роль.

¹⁵ Независимое военное обозрение. Расправляя крылья: как идет импортозамещение в российской авиации. Режим доступа: https://nvo.ng.ru/economics/2023-08-31/100_300820232054.html (дата обращения: 07.06.2024).

¹⁶ FirstVDS. Круглосуточная работа и двигатель ПА-8: как Россия справляется с импортозамещением авиации. Режим доступа: <https://vc.ru/transport/841478-kruglosutochnaya-rabota-i-dvigatel-pd-8-kak-rossiya-spravlyayetsya-s-importozameshcheniem-aviacii> (дата обращения: 09.06.2024).

«Аэрофлот» и государственная корпорация «Росатом» идут по пути создания цельной авиационно-производственной структуры, которая будет заниматься разработкой, сертификацией и производством комплектующих для любых видов иностранных воздушных судов.

В сентябре 2023 г. в рамках Восточного экономического форума «Аэрофлот» и «Росатом» заключили меморандум о стратегическом сотрудничестве в сфере производства комплектующих и компонентов для технического обслуживания и ремонта самолетов.

Сертифицированное производство и ремонт авиационных комплектующих и компонентов партнеры налаживают на базе научно-производственного дивизиона «Ростатома».

Планируются следующие направления: воздушные и водяные фильтроэлементы; пластиковые, металлические, композитные, сотовые, резинотехнические изделия; составные изделия; электронное оборудование пассажирской кабины – инверторы, блоки питания, датчики, компоненты нагрева и освещения, световое и индикационное оборудование.

В настоящее время отсутствие профильной научно-производственной базы мешает перевозчикам, ремонтникам и разработчикам авиатехники самостоятельно выпускать аналоги иностранных деталей к западным самолетам. Авиакомпаниями ремонтируются парк западных самолетов своими силами, без технической поддержки со стороны Boeing и Airbus.

У «Ростатома» же есть необходимые ресурсы, научные и исследовательские компетенции, опыт мелкосерийного производства, в том числе специальных технологий. Его продукция соответствует самым высоким российским и международным стандартам, системам менеджмента качества, в том числе Международного агентства по атомной энергии, Международной организации по стандартизации и др.

Реализация проекта позволит гарантированно решить достаточно большую часть имеющихся сегодня проблем авиакомпаний группы, а впоследствии и других авиаперевозчиков страны¹⁷.

Годом ранее, в апреле 2022 г., было подписано соглашение о создании Евразийской технологической платформы (далее – ЕТП) между представителями Центра компетенций развития промышленности Ульяновской области, 558-го Авиационного ремонтного завода города Барановичи Республики Беларусь, а также товарищества с ограниченной ответственностью «Казахстанская авиационная индустрия» Республики Казахстан.

ЕТП – объект инновационной инфраструктуры, направленный на стимулирование взаимовыгодного инновационного развития предприятий и комплексов национальной авиационной промышленности, создания перспективных коммерческих технологий, высокотехнологичной, инновационной и конкурентоспособной продукции на основе участия всех заинтересованных сторон: бизнеса, науки, государства, общественных организаций. Целью ЕТП является обеспечение эффективного взаимодействия сторон на основе объединения потенциалов стран ЕАЭС.

На территории портовой особой экономической зоны (далее – ОЭЗ) «Ульяновск» действует режим свободной таможенной зоны, который позволяет ввозить в ОЭЗ зарубежные товары без уплаты таможенных пошлин, налога на добавленную стоимость и акцизов. Рассматриваются создание центра технического обслуживания воздушных судов на ее территории, в котором смогут обслуживаться самолеты стран-участниц ЕАЭС, в том числе иностранного производства, а также запуск центра кастомизации самолетов разного типа.

На заводе «Промтех-Ульяновск» для гражданских самолетов производятся композитные панели пола, система воздухопроводов низкого давления, авиационные кресла и аварийно-спасательное оборудование. На 2023 г. было намечено строительство нового производственного корпуса для наращивания серийного производства.

Кроме того, стороны рассмотрели вопросы организации на базе ОЭЗ логистического центра и Центра консолидации и распределения запасных частей для воздушных судов стран ЕАЭС¹⁸.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современные воздушные грузовые перевозки находятся в процессе постоянной трансформации под влиянием различных факторов, включая технологические инновации, международное сотрудничество, усиление таможенного контроля и рост объемов грузоперевозок. Для успешной адаптации к этим изменениям логистические компании и таможенные службы должны постоянно развивать свои процессы и сотрудничать для обеспечения эффективной и безопасной доставки грузов.

¹⁷ РИА Новости. Аэрофлот и Росатом импортозаместят авиазапчасти для российских перевозчиков. Режим доступа: <https://ria.ru/20231020/importozameschenie-1904146275.html> (дата обращения: 09.06.2024).

¹⁸ Most.report. Россия, Казахстан и Белоруссия создадут воздушный хаб для самолетов ЕАЭС в Ульяновске. Режим доступа: <https://most.report/rossiya-kazahstan-i-belorussiya-sozdadut-vozdushnyj-hab-dlya-samoleto-vaes-v-ulyanovske/> (дата обращения: 09.06.2024).

Более тесное сотрудничество между странами также способствует снижению бюрократических препятствий и ускорению таможенных процедур. Однако все еще существуют вызовы, связанные с различными правовыми и административными процедурами в разных странах, что может усложнять воздушные грузовые перевозки и требует дополнительного внимания со стороны логистических компаний и таможенных служб.

Итоги деятельности в прошедшем году подвела Федеральная таможенная служба России. Она информирует, что в 2023 г. таможенными органами московского авиационного узла было зафиксировано более 11 тыс. нарушений при перемещении физическими лицами товаров и наличных денежных средств. Общая стоимость предметов контрабанды составила почти 4 млрд руб¹⁹. В 40% случаев граждане нарушали таможенные правила при пересечении границы в аэропорту Шереметьево. По выявленным фактам сотрудниками Шереметьевской, Домодедовской и Внуковской таможен возбуждено 97 уголовных дел и 10 973 дела об административных правонарушениях (далее – АП). Наибольшая доля преступлений и правонарушений зафиксирована при незаконном перемещении валюты: зарегистрировано более 60 сообщений о преступлениях, ставших основой для 40 уголовных дел по ст. 200.1 Уголовного кодекса РФ (контрабанда наличных), возбуждено 8 429 дел об АП по ст. 16.4 (недекларирование либо недостоверное декларирование наличных). Это 73% от общего числа фактов незаконного перемещения денежных средств, выявленных таможенниками по всей стране за минувший год. Российские рубли, доллары США и евро наиболее часто нелегально ввозили из Турции, ОАЭ и Азербайджана. Вывозили по тем же направлениям, а также в Китай, Узбекистан, Сербию и Израиль. Кроме того, граждане предпринимали попытки незаконного перемещения ювелирных украшений и наручных часов, брендовой одежды, электроники, культурных ценностей, алкогольной и табачной продукции, а также наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ и их прекурсоров.

В целом, хотя авиаперевозки в России столкнулись с рядом вызовов, они продолжают играть важную роль в экономике и социальной инфраструктуре страны. Изменения в авиастроительном направлении есть, отечественные самолеты на самом деле производятся и планируются к выпуску. Российские компании способны удовлетворить спрос и не намерены сдвигать сроки. Однако любой новый лайнер – это чрезвычайно сложная техника, требующая десятков тысяч часов экспериментальных полетов. Форсирование сроков, которое наблюдается сейчас, вызывает опасения. С другой стороны, выбора просто нет: количество зарубежных самолетов становится все меньше. Остается только надеяться, что с новыми MC-21, SSJ New, Ил-114 и другими новинками не случится то же, что и с Boeing 737 MAX.

Будущие перспективы будут зависеть от многих факторов, включая экономическую ситуацию в стране и за рубежом, степень государственной поддержки и возможности для дальнейшего развития и модернизации авиационной инфраструктуры [3].

Список литературы

1. Горбачев О.А. (ред.) Актуальные проблемы и перспективы развития гражданской авиации: сборник трудов XI Международной научно-практической конференции, посвященной празднованию 100-летия конструкторского бюро «Туполев», 55-летия Иркутского филиала Московского государственного технического университета гражданской авиации, 75-летия Иркутского авиационного технического колледжа, том 2, Иркутск, 13–14 октября 2022 г. Иркутск: Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации; 2022. 268 с.
2. Карданов В.А. Правовая регламентация международных авиаперевозок грузов. Вестник Российского нового университета. Серия «Человек и общество». 2019;1:153–159. <https://doi.org/10.25586/RNU.V9276.19.01.P153>
3. Нуреев Р.М., Губков А.С., Екатерининская М.А. Экономические санкции против России и российские контрсанкции: издержки и выгоды конфронтации: монография. М.: КноРус; 2023. 181 с.
4. Виноградов Р.П., Пономарев А.Н. Развитие самолетов мира. М.: Машиностроение; 2022.
5. Капогузов Е.А. Импортозависимость российской гражданской авиационной промышленности. Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2022;58:58–76. <https://doi.org/10.17223/19988648/58/4>

References

1. Gorbachev O.A. (ed.) Current problems and prospects for the development of civil aviation: Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference dedicated to the Celebration of the 100th Anniversary of the Tupolev Design

¹⁹ Скларов И. Как работали таможенники московского авиаузла в 2023 году. Режим доступа: <https://www.eg-online.ru/news/479426/> (дата обращения: 09.06.2024).

- Bureau, the 55th Anniversary of the Irkutsk Branch of the Moscow State Technical University of Civil Aviation, the 75th Anniversary of the Irkutsk Aviation Technical College, volume 2, Irkutsk, October 13–14, 2022. Irkutsk: Irkutsk Branch of the Moscow State Technical University of Civil Aviation; 2022. 268 p. (In Russian).
2. *Kardanov V.A.* Legal regulation of international cargo air transportation. Vestnik of Russian New University. Series “Man and Society”. 2019;1:153–159. (In Russian). <https://doi.org/10.25586/RNU.V9276.19.01.P153>
 3. *Nureyev R.M., Gudkov A.S., Yekaterinovskaya M.A.* Economic sanctions against Russia and Russian anti-sanctions: costs and benefits of confrontation. Moscow: KnoRus; 2023. 181 p. (In Russian).
 4. *Vinogradov R.I., Ponomarev A.N.* Development of the world's aircrafts. Moscow: Mashinostroenie; 2022. (In Russian).
 5. *Kapoguzov E.A.* Import dependency of the Russian civil aviation industry: development prospects in the light of “sanctions 2022”. Tomsk State University Journal of Economics. 2022;58:58–76. (In Russian). <https://doi.org/10.17223/19988648/58/4>