Volume 25 Issue 5
Originally issued as H1



Global Journal of Human-Social Science: H Interdisciplinary
Volume 25 Issue 1 Version 1.0 Year 2025
Type: Double Blind Peer Reviewed International Research Journal
Publisher: Global Journals
Online ISSN: 2249-460X & Print ISSN: 0975-587X

# Analysis of Modern Air Transportation in Russia

By Tatyana A. Petrova & Valerii A. Kardanov

*Russian New University*

*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 the 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.*

*GJHSS-H Classification: LCC: HE9915*




*Strictly as per the compliance and regulations of:*




© 2025. Tatyana A. Petrova & Valerii A. Kardanov. This research/review article is distributed under the terms of the Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0). You must give appropriate credit to authors and reference this article if parts of the article are reproduced in any manner. Applicable licensing terms are at https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/.

# Analysis of Modern Air Transportation in Russia

## АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Tatyana A. Petrova [α] & Valerii A. Kardanov [σ]

*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 the 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.*

***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 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: авиакомпании, антироссийские санкции. воздушные маршруты, грузооборот, ЕАЭС, авиатранспортная отрасль, особая экономическая зона, перевозка товаров, ФТС россии.*

### I. Введение

В 2022 году начались изменения логистических маршрутов и конфигурации международных транспортных коридоров на всем евразийском пространстве. В этих условиях продолжается развитие 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 года, и на Решении Высшего совета ЕАЭС от 11 декабря 2020 года[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”.

### II. 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,

*Author α: Senior State Customs Inspector of the Debt Collection Department of the Federal Customs Revenue Service of the Central Customs Administration, Moscow, Russia.*
*ORCID: 0000-0001-9054-3591*
*Author σ: Associate Professor, Ph.D in Pedagogical Sciences, ANO VO "Russian New University", Moscow, Russia.*
*e-mail: grand1997@rambler.ru, ORCID: 0000-0001-9054-3591*

[1] Решение Высшего совета ЕАЭС от 11.12.2020 № 12 "О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года". https://www.alta.ru/tamdoc/20vr0012/



© 2025 Global Journals

сильно увеличился грузопоток по направлению "Север-Юг". Грузооборот в 2022 году достиг 3 млн. тонн, а в первом квартале 2023 года 800 тысяч тонн, что по сравнению с аналогичным периодом прошлого года больше на 72%[2].

Также в рамках развития воздушных маршрутов в России 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 другие.

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 году 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 год сократился до 599,05 тыс. т, что на 59,42% меньше показателей 2021 года. Это следует из данных, опубликованных в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС)[3]. Таким образом, показатели достигли уровня 2001 года, когда авиакомпании перевезли 614 тыс. т грузов.

В 2022 году 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. человек (–14,21%). [1]

29 мая 2022 года в рамках поддержки авиационных грузоперевозок Правительство России выделило компаниям на возмещение операционных расходов 2,9 млрд. руб. По данным Росавиации, программой воспользовались четыре перевозчика. Всего за 2022 год государством из федерального бюджета выделено 172 млрд. руб. на поддержку гражданской авиации.

Общий чистый убыток крупнейших грузовых российских авиакомпаний по итогам 2022 года составил 2,1 млрд. рублей против суммарной чистой прибыли 59,6 млрд. годом ранее. Это худший результат за последние три года. Общая выручка компаний, осуществляющих грузовые авиаперевозки, сократилась на 69,2%, до 71,9 млрд. рублей. Это минимальный результат за последние пять лет.

В других видах транспортировки грузов падения не было. Согласно данным Росстата, 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, SkyGates и "Атран" до сих пор не возобновили полеты[4].

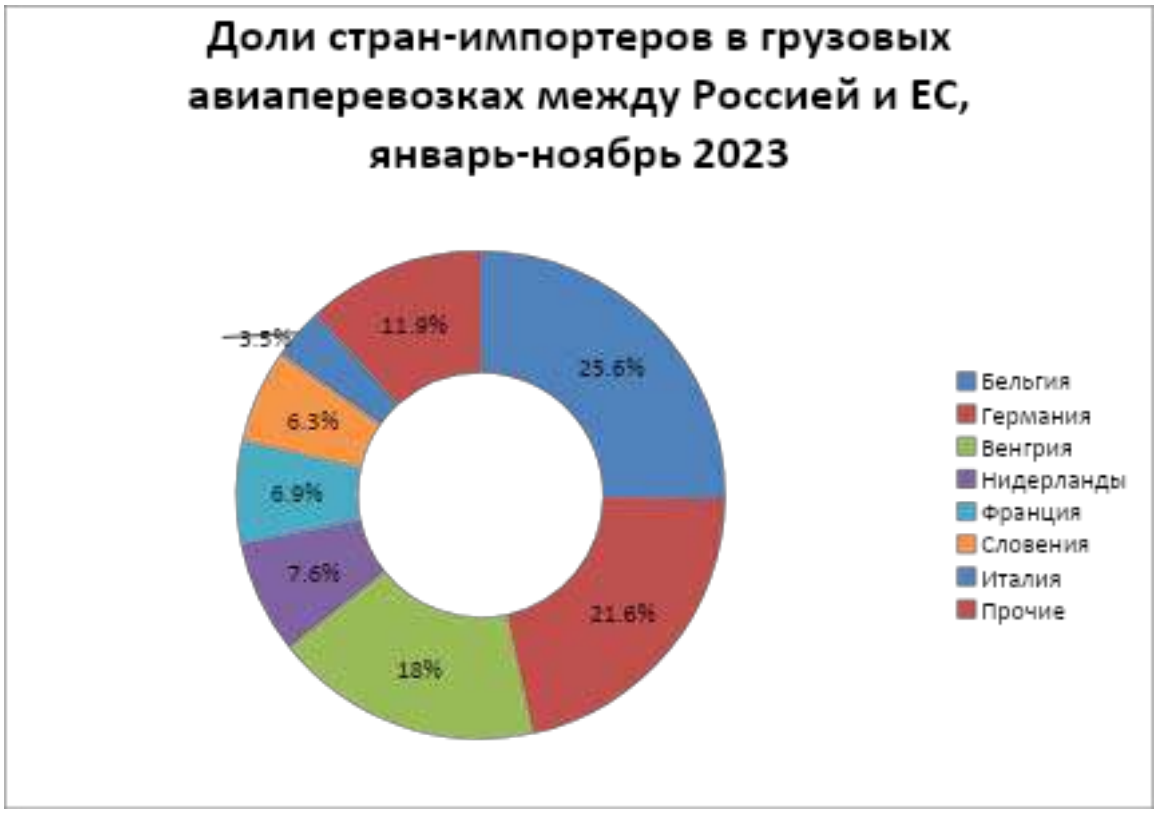
Объем грузовых авиаперевозок между Россией и ЕС в январе-ноябре 2023 года (рис. 1) составил 6,5 тыс. тонн на сумму 2,35 млрд. евро против почти 20,9 тыс. тонн (-68,6%) на сумму 5,8 млрд. евро (-59,5%) годом ранее.

[2] 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

[3] https://www.fedstat.ru/indicator/31314

[4] Костерева М. Объем грузовых авиаперевозок в России рухнул почти на 60% за 2022 год. Коммерсант. 23.03.2023. Режим доступа: https://www.kommersant.ru/doc/5889099

© 2025 Global Journals




*Составлено авторами по материалам источника [1]*

*Рисунок 1:* 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. тонн на сумму почти 1,2 млрд. евро, тогда как в январе-ноябре 2022 года было перевезено 17,8 тыс. тонн (-69,4%) на сумму свыше 2 млрд. евро (-42,4%).

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

Больше всего грузов в отчетном периоде авиатранспортом в РФ оправили Бельгия (1209 тонн на сумму 50,7 млн. евро), Нидерланды (872 тонны на сумму 220,2 млн. евро) и Италия (1122 тонны на сумму 113.5 млн. евро).

Из России в ЕС в отчетном периоде авиатранспортом было отправлено 1109 тонн грузов на сумму 1,16 млрд. евро, тогда как в январе-ноябре 2023 года свыше 3 тыс. тонн (-64,2%) на сумму 3,7 млрд. евро (-68,9%).

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

Больше всего грузов в ЕС в январе-ноябре 2023 года из России было отгружено в Бельгию, Германию и Венгрию.

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

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

В Венгрию Россия отправила авиатранспортом 200 тонн на сумму 1,7 млрд. евро, тогда как годом ранее 109 тонн (+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 (далее - ЕЭК). Рост касается грузо- и пассажироперевозок.

Так, с января по октябрь 2023 года (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%).

[5] 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/



© 2025 Global Journals

## III. 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, стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО 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 РФ[6];
3) Федеральный закон РФ от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»[7];
4) Федеральные правила использования воздушного пространства РФ[8];
5) Федеральные авиационные правила в области гражданской, государственной и экспериментальной авиации (более 35 наименований). Например:

- Федеральные авиационные правила «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 года приняли декларацию о дальнейшем развитии Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года. Декларация определяет цели союза на среднесрочную перспективу по превращению в самодостаточный, гармонично развитый и привлекательный макрорегион для всех стран мира. Планируется экономический, технологический и интеллектуальный прогресс и сохранение высокого уровня благосостояния населения стран - членов к 2045 году.

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 высокий 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 года запустила 6 тыс. новых направлений авиадоставки по России и в страны ЕАЭС[11].

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 России 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.

[6] от 19 февраля 1997 г. № 60-ФЗ
[7] от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ
[8] утверждены Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138
[9] утверждены Приказом Минтранса России от 5 сентября 2008 г. № 141; зарегистрировано в Минюсте РФ 29 сентября 2008 г. № 12356
[10] утверждены Приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82; зарегистрировано в Минюсте РФ 27 сентября 2007 г. № 10186

[11] Новая логистика и ее влияние на географию авиаперевозок в 2023 году. Режим доступа: http://www.ato.ru/content/novaya-logistika-i-ee-vliyanie-na-geografiyu-aviaperevozok-v-2023-godu

© 2025 Global Journals

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 более чем по 8 тыс. направлений авиаперевозки[12].

23 июня 2023 года 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, ОАЭ, Армения.

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 она попала в черные 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 недоступны[13].

## IV. Справочный Материал

На конец мая 2023 года в парке семи основных авиакомпаний, обеспечивавших с 2021 года 54% всех грузовых перевозок, находится 48 самолетов российского (22) и американского (26) производства. В середине февраля 2022 года, по данным Росавиации, у этих перевозчиков было на восемь самолетов больше – суммарно 56 грузовых самолетов.

Авиационная отрасль сильно пострадала после ухода с российского рынка трех мировых гигантов — Boeing, Airbus и Embraer. Некоторые эксперты прогнозировали, что она и вовсе не сможет оправиться от потрясений. Тем не менее, серьезные подвижки 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[5].

Путем простых вычислений можно сделать вывод, что гражданская авиация в России на 96% состоит из иностранных деталей. Главными поставщиками традиционно выступали Соединенные Штаты Америки, Евросоюз и Бразилия — сейчас запчасти 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.

[12] Новая логистика и ее влияние на географию авиаперевозок в 2023 году. Режим доступа: http://www.ato.ru/content/novaya-logistika-i-ee-vliyanie-na-geografiyu-aviaperevozok-v-2023-godu

[13] 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



© 2025 Global Journals

Так, за полгода 2023 г. в России было выпущено всего 2 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 | 6000 | до 4578 | до 7200 | 9000 |
| 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 года | с 2023 года | выпускается | выпускается |
| Планы на выпуск до 2030 года, шт | 270 | 142 | 70 | 12 |

*Составлено авторами по материалам источника [4]*

В августе 2023 года гендиректор "Ростеха" Сергей Чемезов пообещал поставлять ежегодно по 20 новых лайнеров Superjet SSJ New начиная с 2024-го. Главная особенность модели — практически полное импортозамещение комплектующих. Лайнеры будут оснащены российскими двигателями ПД-8.

Когда речь заходит о надеждах отечественной авиации, в памяти сразу всплывает МС-21 («Магистральный Самолет 21 века»)[4]. Проект активно обсуждался в СМИ, его часто упоминали политики. Испытания лайнера ведутся в полном объеме, сроки соблюдаются. В 2024-ом планируется выпустить минимум 6 готовых к рейсам самолетов, а всего до 2030 года — 270 штук. 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 году, 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 — начале 1990-х годов, 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 стапельно-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 году на производство 10 таких самолетов, а потом увеличить это число до 20 в интересах коммерческих авиакомпаний. При этом самолет по-прежнему будет поставляться специальным заказчикам. Для этой машины есть еще одна ниша — она может быть востребована для грузовых перевозок[14].

ИЛ-96 — тяжелый самолет, способный пролететь до 9000 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).

[14] Расправляя крылья: как идет импортозамещение в российской авиации. Режим доступа: https://nvo.ng.ru/economics/2023-08-31/100_300820232054.html



© 2025 Global Journals

*Таблица 2:* Сравнение параметров небольших гражданских самолетов

| Параметр | Ил-114 | ТВРС-44 | Л-410 | ЛМС-901 |
|---|---|---|---|---|
| Дальность полета, км | 1400 | 2200 | 1500 | 3000 |
| 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 года | с 2025 года | выпускается | с 2024 года |
| Планы на выпуск до 2030 года, 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 году, 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 человек. Если вместимость не увеличить, вертолет окажется дешевле [5].

## V. 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 возникнет[15].

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

“Аэрофлот” и госкорпорация “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. Авиакомпании ремонтируют парк западных самолетов своими силами, без техподдержки со стороны Boeing и Airbus.

У “Росатома” 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 страны[16].

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 авиаремонтного завода города Барановичи

[15] Круглосуточная работа и двигатель ПД-8: как Россия справляется с импортозамещением авиации. Режим доступа: https://vc.ru/transport/841478-kruglosutochnaya-rabota-i-dvigatel-pd-8-kak-rossiya-spravlyaetsya-s-importozameshcheniem-aviacii

[16] Аэрофлот и Росатом импортозаместят авиазапчасти для российских перевозчиков. Режим доступа: https://ria.ru/20231020/importozamechenie-1904146275.html



© 2025 Global Journals

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. Рассматривается создание Центра техобслуживания 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 воздуховодов 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 ЕАЭС[1718].

## VI. 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.

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 различных странах, что может усложнять воздушные грузовые перевозки и требует дополнительного внимания со стороны логистических компаний и таможенных служб.

Итоги деятельности в ушедшем 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. руб[1819]. 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 УК РФ (контрабанда наличных), возбуждено 8429 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 незаконно 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. Подвижки в авиастроительном направлении есть, отечественные самолеты на самом деле существуют и планируются к выпуску. Российские

[17] 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-samoletov-eaes-v-ulyanovske/

[18] 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-samoletov-eaes-v-ulyanovske/



© 2025 Global Journals

компании способны удовлетворить спрос и не планируют сдвигать сроки. Но любой новый лайнер — это чрезвычайно сложная техника, требующая десятков тысяч часов экспериментальных налетов. 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 МС-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.* 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; с. 153-159. https://doi.org/ 10.25586/RNU.V9276.19.01.P.153
3. *Нуреев Р.М., Губков А.С.,* Екатериновская М.А. Экономические санкции против России и российские антисанкции: издержки и выгоды конфронтации: монография. М.: КНОРУС, 2023. 181 с.
4. *Виноградов Р.И., 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, с. 58-76. https://doi.org/10.17223/19988648/58/4




© 2025 Global Journals