**Факторы развития зарубежного гражданского авиастроения в современных условиях**

***Кадетов Андрей Валерьевич***

*Студент*

*Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, экономический факультет, Москва, Россия*

*E-mail: kadetovandre@gmail.com*

**Актуальность.**

Для многих стран формирование и совершенствование авиастроительной отрасли является одной из ключевых задач в развитии национальной экономики. Будучи капиталоёмкой, инновационной и технологичной отраслью, авиастроение позволяет стране использовать все преимущества глобальной кооперации, благодаря чему достигается экономический рост и инновационное развитие. Не так много стран способно создавать гражданские самолёты, которые являются конкурентоспособными и на которые предъявляется спрос. При этом авиастроение имеет важное значение и для экономики Российской Федерации – ещё во времена Советского Союза страна активно развивала данное направление, однако после перехода к рыночной экономике отрасль оказалась в кризисе и начала отставать по многим показателям от ключевых игроков – США и Европы [3]. Дополнительные проблемы возникли в 2014 году, когда российская экономика столкнулась с внешними шоками, вызванными введением санкций со стороны западных стран, однако в 2022 году санкции достигли своего предела, фактически парализовав всю авиастроительную деятельность – несмотря на то, что в России продолжают летать самолёты, страна лишилась основных поставщиков навигационного обеспечения, совместные проекты по разработке отечественных самолётов с участием зарубежных (преимущественно западных) партнеров были остановлены, поставки новых лайнеров от ключевых игроков Airbus и Boeing были прекращены, а многие самолёты за рубежом были конфискованы [1].

**Цель и задачи работы.**

На первый взгляд кажется, что из сложившейся неблагоприятной ситуации не может быть хорошего выхода. Однако для того, чтобы правильно интерпретировать действительность и попытаться найти приемлемое и рабочее решение, необходимо проанализировать опыт передовых зарубежных стран, которые, как и Россия, на протяжении долгого времени формировали у себя авиастроительную промышленность. Цель исследования – выявить факторы конкурентоспособности основных зарубежных авиастроительных компаний для их дальнейшего учета при формировании рекомендаций российской авиастроительной отрасли. Для достижения данной цели необходимо, во-первых, выявить тенденции авиастроительной отрасли за рубежом, а во-вторых, выявить факторы конкурентоспособности зарубежных авиастроительных компаний. Для этого мы посмотрим на ключевые показатели развития авиастроения (и авиации в целом), а также отдельно посмотрим на ключевых игроков отрасли.

**Результаты.**

Для начала отметим тенденции, которые характеризуют текущее состояние авиастроительной отрасли:

* Во-первых, начиная с 2000 года ежегодное количество перевезенных пассажиров воздушным транспортом постоянно росло. Если в 2000 году было перевезено 1,674 млрд. человек, то к 2019 году – уже 4,487 млрд. человек. Однако на это негативно повлияла пандемия коронавируса, в связи с чем в 2020 году пассажиропоток упал до 1,781 млрд. человек. Но рынок постепенно восстанавливается и уже в 2022 году было перевезено 3,262 млрд. человек [10, 11].
* Во-вторых, в 2019 году во всём мире доля магистральных (широкофюзеляжные и узкофюзеляжные) самолётов значительно превосходила долю региональных (региональные реактивные и турбовинтовые) – 80,8% против 19,5% соответственно. При этом прогнозируется, что к 2042 году доля магистральных самолётов станет ещё больше за счёт существенного роста сегмента узкофюзеляжных самолётов – доля магистральных самолётов будет составлять почти 90%, причём отдельно доля узкофюзеляжных самолётов в мировом парке самолётов будет составлять более 73% [8].
* В-третьих, фактически ключевых игроков на рынке гражданского авиастроения только два – это Airbus и Boeing. За 2023 год обеими компаниями суммарно было поставлено 1263 самолёта, причём в сегменте широкофюзеляжных самолётов доля поставок выше у Boeing (55% против 45%), то в сегменте узкофюзеляжных самолётов лидирует Airbus (62% против 38%) [6, 12].

Далее отметим факторы конкурентоспособности ключевых авиастроительных компаний – Airbus и Boeing:

* Во-первых, обе компании предлагают рынку огромное количество моделей гражданских самолётов, отличающихся в основном следующими техническими характеристиками – дальность полёта и максимальное количество посадочных мест. На данный момент у Airbus и Boeing насчитывается по 5 семейств гражданских самолётов, причём у европейской компании суммарно 10 моделей, в то время как у американской – 14 моделей [7, 9].
* Во-вторых, компании четко следят за действиями друг друга и за результатами деятельности для того, чтобы своевременно принять шаги для уменьшения возможного разрыва между компаниями, и чтобы оставаться конкурентоспособными [4].
* В-третьих, обе компании развивают инновации, вкладываясь в развитие новых материалов (композитных), цифровизацию, автономное управление, топливную эффективность [5]. Отдельно стоит отметить важность государственной помощи и поддержки, которые положительным образом влияют на конкурентоспособность компаний [2].

Таким образом, можно сказать о том, что изучение опыта зарубежных компаний в контексте развития авиастроения невероятно важно, особенно в условиях жестких экономических санкций в отношении Российской Федерации. Этот опыт можно адаптировать и использовать как в самой стране через развитие национальных компаний и разработки государственных методов поддержки, так и на зарубежных рынках, развивая кооперацию и сотрудничество как минимум с дружественными нам странами и компаниями не только для сбыта продукции, но и для создания глобальных цепочек производства и глобальных цепочек создания стоимости.

**Литература:**

1. Глазкова И. С., Беляева Ж. С. Влияние санкций на гражданскую авиацию России //Весенние дни науки. —Екатеринбург, 2022. – 2022. – С. 204–207.
2. Горовой Е. В. ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ В ГРАЖДАНСКОМ АВИАСТРОЕНИИ НА ПРИМЕРЕ СОПЕРНИЧЕСТВА BOEING С DOUGLAS AIRCRAFT И AIRBUS //Modern Economy Success. – 2021. – №. 2. – С. 73–84.
3. Кидун Е. С. Позиции компаний Boeing и Airbus в мировой гражданской авиационной промышленности: сравнительный анализ //Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. – 2021. – Т. 29. – №. 2. – С. 338–347.
4. Савельев Д. А. Анализ цепочки создания стоимости авиастроительных компаний мира и России //Транспортное дело России. – 2010. – №. 4. – С. 26–31.
5. Pisarek R. Innovative Aircraft in Air Transport Industry–a Comparative Analysis of Airbus and Boeing //Logistics and Transport. – 2017. – Т. 35. – №. 3. – С. 89–96.
6. https://www.airbus.com/en/products-services/commercial-aircraft/orders-and-deliveries
7. https://www.airbus.com/en/products-services/commercial-aircraft/passenger-aircraft
8. https://avolon.aero/news/world-fleet-forecast-2023-2042
9. https://www.boeing.com/commercial#products-and-services
10. https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR
11. https://www.icao.int/sustainability/WorldofAirTransport/Documents/ARC\_2022\_Tables\_final\_12032024.pdf
12. https://public.tableau.com/app/profile/salesoperations/viz/BoeingCommercialOrdersDeliveries\_16788064876590/OrdersandDeliveries