

УДК 338

**ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ КАК ФАКТОР МИНИМИЗАЦИИ
ОТРАСЛЕВОГО РИСКА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ
IMPORT SUBSTITUTION AS A FACTOR OF MINIMIZING INDUSTRY
RISK IN RUSSIAN CIVIL AVIATION**

Лунегов Данил Алексеевич, аспирант 2 года обучения, Пермский
государственный национальный исследовательский университет, Пермь

Научный руководитель: Руденко Марина Николаевна, д.э.н.,
профессор, заведующая кафедрой предпринимательства и экономической
безопасности, Пермский государственный национальный
исследовательский университет, Пермь

Аннотация. В статье проанализированы тенденции развития российских авиакомпаний в условиях санкционного давления на отрасль. Рассмотрены такие показатели, как динамика пассажиропотока, занятость пассажирских кресел. Отмечена высокая роль импортозамещения в минимизации отраслевого риска. Помимо этого, выявлено, что авиаперевозчики осуществляют переход на современные отечественные ИТ-продукты, которые являются критически важными для обеспечения непрерывности операционной деятельности.

Ключевые слова: пассажиропоток, отраслевой риск, импортозамещение, ИТ-продукты, авиакомпания.

Abstract. The article analyzes the development trends of Russian airlines in the context of sanctions pressure on the industry. Such indicators as the dynamics of passenger traffic, passenger seat occupancy are considered. The high role of import substitution in minimizing industry risk was noted. In addition, it was revealed that air carriers are making the transition to modern domestic IT products, which are critically important for ensuring operational continuity.

Keywords: passenger traffic, industry risk, import substitution, IT products, airline.

С 2022 года по 2024 год наблюдается рост пассажиропотока российских авиакомпаний на 17,2% (Рисунок 1).

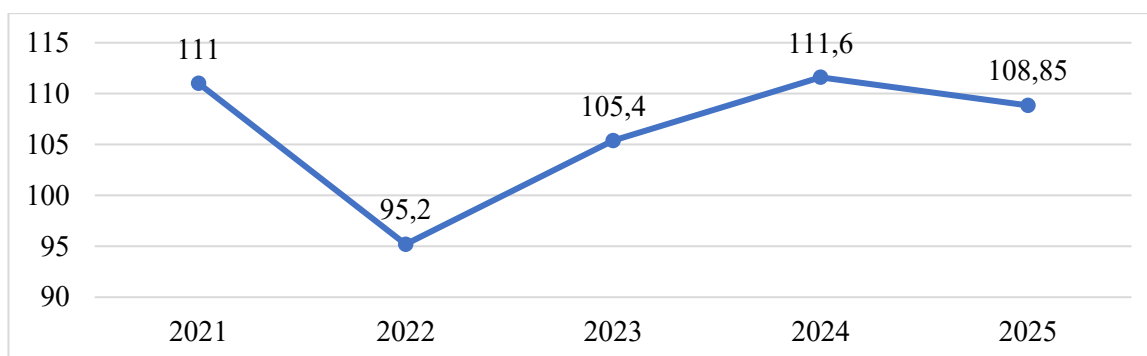


Рисунок 1. Пассажиропоток отечественных авиакомпаний, млн человек [1], [2]

На рост показателя повлияли следующие факторы:

- увеличение количества выполняемых рейсов авиакомпаниями. Например, группой компаний «Аэрофлот» («Аэрофлот – российские авиалинии», «Россия», «Победа») с 288,1 тыс. рейсов в 2022 году до 360,5 тыс. рейсов за 2024 год [3];
- рост численности воздушных судов в составе парков крупных отечественных авиаперевозчиков. В частности, у группы компаний «Аэрофлот» наблюдается увеличение совокупного парка с 346 воздушных судов в 2022 году до 352 единиц в 2024 году;
- открытие аэропорта г. Элисты (с мая 2024 года), после снятия вводимых ограничений [4].

Однако, в 2025 году, по сравнению с 2024 годом, наблюдается снижение пассажиропотока на 2,5 %, в частности, сокращение показателя произошло на внутренних направлениях (Рисунок 2).

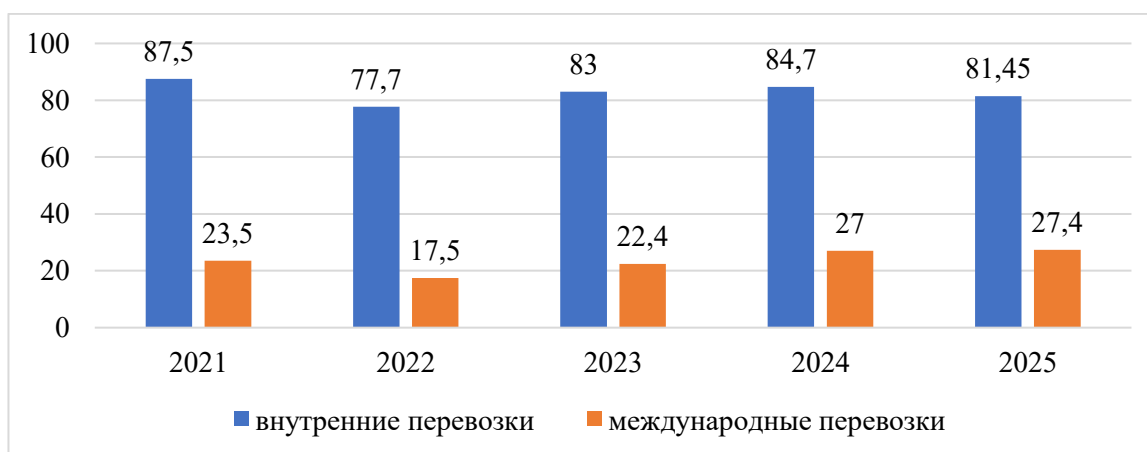


Рисунок 2. Структура пассажиропотока, млн человек [5]

При этом, показатель средней занятости пассажирских кресел российских авиакомпаний в 2025 году достиг исторического максимума – 89,5 %, что на 0,2 % превышает значение предыдущего года (Рисунок 3).

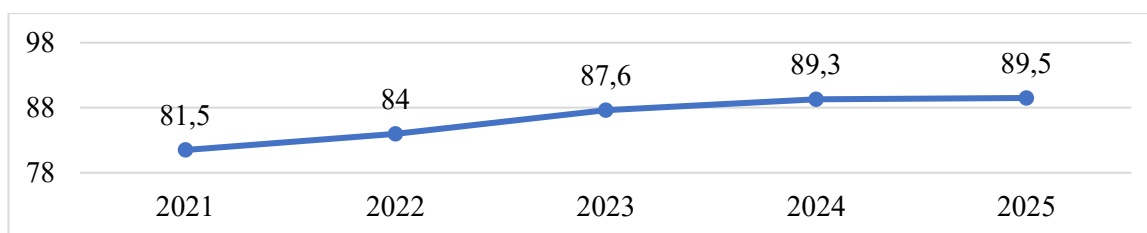


Рисунок 3. Занятость пассажирских кресел отечественных авиаперевозчиков, % [6]

По данным Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, совокупный парк воздушных судов, находящихся в распоряжении авиакомпаний, по итогам 2024 составлял 1302 лайнера. По состоянию на октябрь 2025 года у российских авиаперевозчиков числилось 1135 воздушных судов, из которых лишь 1088 находились в технически исправном состоянии и фактически эксплуатировались. В связи с чем, снижение объёмов пассажирских перевозок связано с дефицитом провозных мощностей [7].

Поскольку воздушные суда иностранного производства («Airbus», «Boeing» и «Embraer») продолжают составлять основу парка российских авиаперевозчиков, приобретение отечественных лайнеров позволяет снизить зависимость от иностранных поставщиков и минимизировать санкционные ограничения. Так, Объединенной авиастроительной корпорацией и «S7 Group» подписан меморандум о расширении парка «S7 Airlines» 100 лайнерами «Ту-214», начало поставок которых запланировано на 2029 год. В свою очередь, «Аэрофлот» заключил контракт на поставку 18 отечественных воздушных судов «МС-21». Дополнительно ведутся переговоры о возможном приобретении ещё до 200 машин данного типа с поставками до 2033 года [8], [9].

На данный момент, лидером по использованию отечественных самолетов «SSJ-100» среди российских авиаперевозчиков является «Россия», в парке которой 78 лайнеров (Рисунок 4).

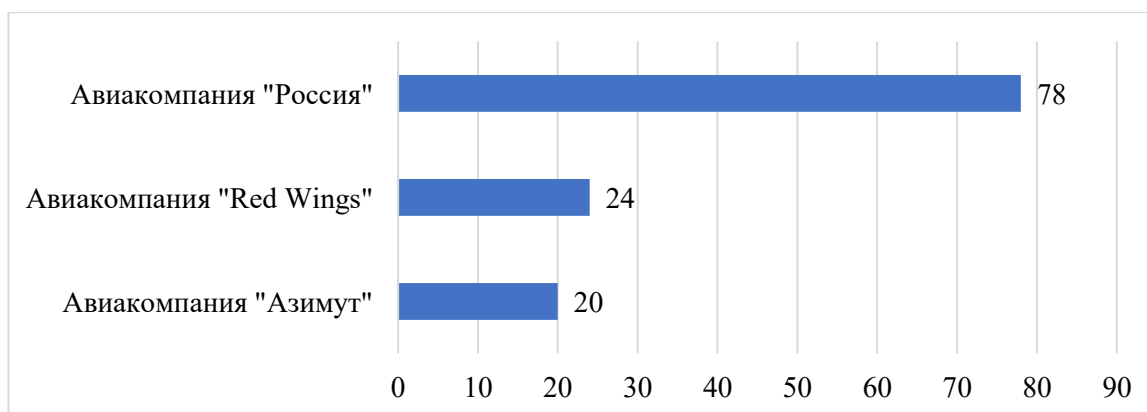


Рисунок 4. Количество отечественных лайнеров «SSJ-100» в парке авиакомпаний на конец 2025 года, шт. [10], [11]

Использование самолета «SSJ-100» эффективно на региональных маршрутах за счет его оптимальной вместимости и дальности полёта. Помимо этого, лайнер имеет высокий уровень исправности. В конце 2024 года дополнительно проведена работа по локализации ремонта и технического обслуживания, что позволило сократить зависимость от зарубежной инфраструктуры и снизить логистические издержки. Так же, реализуется программа импортозамещения иностранных комплектующих – в рамках проведённых инженерно-конструкторских работ разработано девять отечественных аналогов зарубежных компонентов, при этом, к 2026 году планируется увеличение их количества до 59 единиц [12].

Помимо реализации политики импортозамещения в области обновления парка воздушных судов, российские авиакомпании осуществляют поэтапную трансформацию ИТ-инфраструктуры с целью перехода на отечественные программно-технологические продукты. Так, Группа «Аэрофлот» завершила миграцию на российскую систему бронирования авиабилетов и регистрации пассажиров и багажа «Леонардо». Кроме того, в рамках цифровизации операционной деятельности авиакомпания осуществила закупку отечественных планшетов на базе операционной системы «Аврора» для использования членами лётных экипажей. Дополнительно внедрена отечественная цифровая платформа «Купол», предназначенная для комплексного сопровождения жизненного цикла воздушного судна.

Доля расходов Группы «Аэрофлот» на отечественные ИТ-системы в структуре совокупных затрат на программное обеспечение возросла с 36,6 % до 95,9 %, что свидетельствует о стратегической заинтересованности компании в переходе на отечественные программно-технологические решения, укреплении технологического суверенитета, обеспечении импортонезависимости и росте операционной эффективности (Рисунок 5).

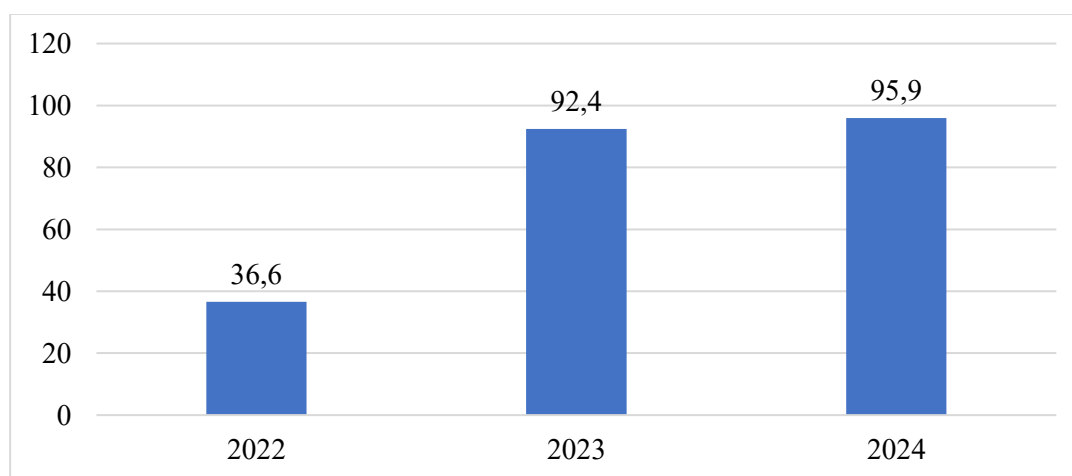


Рисунок 5. Расходы ПАО "Аэрофлот" на отечественное программное обеспечение в общей структуре затрат на ПО, %

Таким образом, в условиях сохраняющегося ограниченного доступа к иностранным поставщикам критически значимых ресурсов для деятельности авиакомпаний, реализация политики импортозамещения ПО, а также обновление парка воздушных судов отечественными лайнерами «МС-21», «Ту-214» и «SSJ-100» является приоритетным вектором развития отечественных авиакомпаний.

Использование ПО с высоким уровнем информационной безопасности и местной технической поддержкой позволяет минимизировать вероятность кибератак, снизить зависимость от иностранных поставщиков и обеспечить бесперебойную работу критически важных бизнес-процессов для авиаперевозчика (регистрация пассажиров и багажа, техническое обслуживание воздушного судна, планирование рейса). В долгосрочной перспективе данное направление позволяет снизить отраслевой риск авиаперевозчика и укрепить технологический суверенитет.

Список литературы

1. Официальный сайт ПАО «Аэрофлот»: готовая отчетность [Электронный ресурс]. – URL: https://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/rus/common_info/gosa_doc_2025 (дата обращения: 25.02.2026).
2. Информационное агентство «Тасс»: пассажиропоток аэропортов России в 2025 году составил 214,66 млн человек [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/26302185> (дата обращения: 24.02.2026).
3. Официальный сайт ПАО «Аэрофлот»: операционная статистика [Электронный ресурс]. – URL: <https://ir.aeroflot.ru/ru/reporting/traffic-statistics/> (дата обращения: 25.02.2026).
4. Информационная группа «Интерфакс»: аэропорт Элисты открылся после двух лет перерыва [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.interfax.ru/russia/958858> (дата обращения: 25.02.2026).
5. Деловое издание «Ведомости»: как может измениться пассажиропоток российских авиакомпаний в 2026 году [Электронный ресурс]. – URL: https://www.vedomosti.ru/industry/industrial_policy/articles/2026/02/19/1177531-kak-mozhet-izmenitsya-passazhiropotok-rossiiskih-aviakompanii-v-2026-godu (дата обращения: 26.02.2026).
6. Федеральное агентство воздушного транспорта: российские авиакомпании перевезли в 2025 году почти 109 млн пассажиров [Электронный ресурс]. – URL: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=17763#:~:text=Российские%20авиакомпании%20перевезли%20в%202025%20году%20почти%20109%20млн%20пассажиров&text=На%201>

%2C6%25%2C%20до,%2C%2017%2C72%20млн%20человек. (дата обращения: 26.02.2026).

7. Деловое издание «Ведомости»: Минтранс ухудшил прогноз авиаперевозок в 2025 году [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2025/12/18/1164550-mintrans-uhudshil-prognoz> (дата обращения: 27.02.2026).

8. Официальный сайт АО «Авиакомпания «Сибирь»: S7 Group, ОАК и ГТЛК подписали меморандум о сотрудничестве по проекту поставки 100 самолетов Ту-214 [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.s7.ru/ru/news/S7-Group-oak-i-gtlk-podpisali-memorandum-o-sotrudnichestve-po-proektu-postavki-100-samoletov-tu-214/> (дата обращения: 26.02.2026).

9. Деловое издание «Ведомости»: «Аэрофлот» ведет переговоры о закупке 200 MC-21 до 2033 года [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2026/02/09/1175063-peregovori-o-zakupke> (дата обращения: 27.02.2026).

10. Официальный сайт «Авиакомпания «Азимут»: флот авиакомпании [Электронный ресурс]. – URL: <https://azimuth.ru/ru/about/fleet> (дата обращения: 26.02.2026).

11. Официальный сайт «Авиакомпания «Red Wings»: флот авиакомпании [Электронный ресурс]. – URL: <https://flyredwings.com/about/park/> (дата обращения: 26.02.2026).

12. Информационное агентство «Тасс»: уровень исправности SSJ-100 в парке РФ не опускался ниже 75% [Электронный ресурс]. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/22765185> (дата обращения: 25.02.2026).