

DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2026.2.12>

UDC 339.13

LBC 65.291.31

Submitted: 12.01.2026

Accepted: 09.02.2026

ANALYSIS OF IMPORT DEPENDENCE AND TRADE IN THE RUSSIAN FEDERATION'S AIRCRAFT MANUFACTURING

Yulia A. Zuenkova

Russian State University for the Humanities, Moscow, Russian Federation

Abstract. The article discusses the issue of import dependence in one of the key sectors of the Russian economy – the aircraft industry. Based on international customs statistics, the article analyzes the import and export of Russian aircraft industry products, assesses the scale and characteristics of the transformation of the industry's foreign trade relations, identifies current trends, and draws conclusions about the current level of technological sovereignty. Import has undergone significant changes, with not only a decrease in the volume of imports but also a profound structural transformation. The industry has shifted from purchasing finished products to a model when national enterprises act as assembly and maintenance units, utilizing available imported components. New logistics and trade schemes have emerged, and the geography of supply has shifted predominantly towards the Asian region. Export activity demonstrates a general trend of “turning to the East” and strengthening cooperation within alternative alliances. The Russian aircraft manufacturing industry is building a survival strategy through import substitution assembly based on “friendly countries” imports. The long-term competitiveness and technological independence of the industry will depend on the successful implementation of second-generation import substitution programs focused on creating closed production cycles, developing critical technologies, and establishing sustainable technological partnerships.

Key words: technological sovereignty, import substitution, global trade, aircraft industry, high-tech industry, market analysis.

Citation. Zuenkova Yu.A. Analysis of Import Dependence and Trade in the Russian Federation's Aircraft Manufacturing. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika* [Journal of Volgograd State University. Economics], 2026, vol. 28, no. 2, pp. 160-169. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2026.2.12>

УДК 339.13

ББК 65.291.31

Дата поступления статьи: 12.01.2026

Дата принятия статьи: 09.02.2026

АНАЛИЗ ИМПОРТОНЕЗАВИСИМОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Юлия Александровна Зуенкова

Российский государственный гуманитарный университет, г. Москва, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматривается тема импортонезависимости в одной из ключевых для России отраслей экономики – авиастроении. На основе международной таможенной статистики проведен анализ российского импорта и экспорта продукции авиационной промышленности, оценены масштабы и особенности трансформации внешнеторговых связей отрасли, выявлены современные тенденции, а также сделаны выводы о текущем уровне технологического суверенитета. Показано, что импорт претерпел качественные изменения: произошло не просто сокращение объемов ввоза, а глубокая структурная перестройка, переход от закупки готовой продукции к модели, при которой национальные предприятия выступают в роли сборочных и обслуживающих подразделений, используя доступные импортные компоненты. Возникли новые логистические и торговые схемы, а география поставок сместилась преимущественно в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона. Экспортная активность демонстрирует общий тренд «поворота на Восток» и усиления взаимодействия в рамках альтернативных союзов. Российская авиастроительная отрасль выстраивает стратегию выживания через импортозамещающую сборку на базе «дружественного» импорта. Долгосрочная конкурентоспособность и технологическая независимость отрасли будут зависеть от успешного внедрения программ импор-

тозамещения второго поколения, ориентированных на формирование замкнутых производственных циклов, развитие собственных критически важных технологий и создание устойчивых технологических партнерств.

Ключевые слова: технологический суверенитет, импортозамещение, мировая торговля, авиастроение, высокотехнологичная промышленность, анализ рынка.

Цитирование. Зуенкова Ю. А. Анализ импортонезависимости и торговли Российской Федерации в авиастроительной промышленности // Вестник Волгоградского государственного университета. Экономика. – 2026. – Т. 28, № 2. – С. 160–169. – DOI: <https://doi.org/10.15688/ek.jvolsu.2026.2.12>

Введение

Вопрос импортозависимости давно является одним из наиболее важных в экономической безопасности Российской Федерации [Altmann, 2021]. «Выход российской экономики на качественно новый уровень развития в условиях глобальных экономических и геополитических сдвигов требует масштабного наращивания производительных сил, разработки передовых технологий» [Эффективность ... , 2024]. Авиастроение относится к высокотехнологичным видам производства, и значение отрасли для экономики невозможно переоценить. Начиная с 2022 г. произошли значимые изменения в международной торговле, поменялись ключевые страны – импортеры и экспортеры. Из-за сокращения экспорта снижается сальдо торгового баланса страны, а из-за сокращения импорта ключевых для развития экономики товаров стало необходимо самообеспечение на промышленном уровне. Целый ряд высокотехнологичных отраслей производства вынужден пересматривать принципы работы [Трифонов и др., 2025; Плотноков и др., 2022; Ленчук, 2023]. В контексте целей обеспечения технологического суверенитета «рассматриваются разные альтернативные возможности – как с акцентом на автаркическое развитие, так и через взаимодействие со странами БРИКС, в частности с КНР, что позволит реализовать идеи “бесшовности” технологической цепочки производства продукции и концентрации на обеспечении технологического суверенитета при взаимодействии всех стейкхолдеров» [Капогузов и др., 2025]. В числе приоритетных направлений регулирующего воздействия выступает «корректировка методологического инструментария, который позволит достичь обеспечения экономической устойчивости, направленной на достижение технологического суверенитета, выход на опережающие темпы экономического развития» [Трофимов, 2025].

Авиационная промышленность одна из первых ощутила на себе влияние санкций, введенных против России западными странами. «Речь идет не только о запрете полетов, прекращении воздушного авиационного сообщения, но и о вопросах технического обслуживания воздушных судов и их лизинга» [Кириллов, 2023]. Другой значимой проблемой стало то, что «авиастроительная отрасль глубоко интегрирована в международные отраслевые сообщества, стандарты, работы, объединения заказчиков и потребителей, а также бизнес-процессы с непрерывным информационным обменом всех участников» [Стратегическое планирование ... , 2023]. Поэтому на первый план встала задача импортозамещения зарубежного программного обеспечения отечественными аналогами, а также осуществление мероприятий по его интеграции и доработке с учетом особенностей организации разработки и производства высокотехнологичной авиационной продукции в условиях повышенных требований экономической и информационной безопасности. Ранее рядом авторов делались прогнозы влияния санкций на российскую авиацию и авиационную промышленность и актуализировалась важность преодоления зависимости от импорта [Капогузов, 2022; Чолахян и др., 2023]. В некоторых работах даются достаточно оптимистичные прогнозы развития отрасли. Отмечено, что «российская авиапромышленность в отличие от других высокотехнологичных отраслей достаточно эффективно развивается и получает результаты от проводимой политики импортозамещения» [Брагин, 2023].

Анализ импортонезависимости и торговли Российской Федерации в авиастроении является актуальной задачей для отслеживания прогресса в этой отрасли промышленности.

Целью данного исследования выступает анализ импорта и экспорта авиастроительной продукции, оценка масштаба и характера трансформации импортных и экспортных связей отрасли, выявление новых тенденций и фор-

мулировка выводов о текущем уровне технологического суверенитета.

Объекты и методы исследования

Источником для анализа стал портал Trade.map [Trade Map: Торговая статистика], аккумулирующий информацию со всех официальных сайтов таможенных служб в свободном доступе. Как известно, российская таможня с 2022 г. перестала публиковать такую информацию, поэтому использовалась функция «зеркальных данных», в результате чего извлекались данные по конкретной стране. Продукция авиастроительной высокотехнологичной отрасли промышленности распределена между следующими таможенными кодами ТН ВЭД – 88, 8801, 8802, 8803, 8804, 8805, 8806, 8807, где 88 – летательные аппараты, космические аппараты, и их части; 8801 – аэростаты и дирижабли; планеры, дельтапланы и другие безмоторные летатель-

ные аппараты; 8802 – летательные аппараты прочие, кроме беспилотных летательных аппаратов товарной позиции 8806; космические аппараты (включая спутники) и суборбитальные и космические ракеты-носители; 8804 – парашюты (включая управляемые парашюты и парашюты) и ротошюты; их части и принадлежности; 8805 – стартовое оборудование для летательных аппаратов; палубные тормозные или аналогичные устройства; наземные тренажеры для летного состава; их части; 8806 – беспилотные летательные аппараты; 8807 – части летательных аппаратов товарной позиции 8801, 8802 или 8806 (8803 в основном перешло в 8807 после 2022 г. как категория) [ТН ВЭД Альфа-Софт].

Результаты и обсуждение

Данные по импорту (табл. 1) показывают, что импорт авиационной продукции претерпел очень значительные изменения начиная

Таблица 1. Топ-20 стран-импортеров по товарному коду 88 в Российскую Федерацию с 2020 по 2024 г. (тыс. долл.)

Table 1. Top 20 countries importing commodity code 88 to the Russian Federation from 2020 to 2024 (thousands of dollars)

Импортирующие в РФ	Стоимость импорта в 2020	Стоимость импорта в 2021	Стоимость импорта в 2022	Стоимость импорта в 2023	Стоимость импорта в 2024
Армения	–	–	7 501,00	20 542,00	2 324,00
Германия	274 073,00	1 055 723,00	255 513,00	–	–
Индия	13 245,00	12 591,00	11 807,00	57 782,00	36 726,00
Италия	218 361,00	85 867,00	29 940,00	1 063,00	–
Канада	52 486,00	94 891,00	74 132,00	–	–
Китай	6 427,00	30 694,00	61 833,00	189 736,00	207 847,00
Китай, специальный административный район Гонконг	410,00	722,00	811,00	2 906,00	2 722,00
Кыргызстан	2,00	–	2 148,00	3 179,00	464,00
Малайзия	956,00	11 893,00	888,00	64,00	844,00
Объединенные Арабские Эмираты	47 350,00	73 000,00	63 576,00	166 816,00	327,00
Республика Корея	8 646,00	50 635,00	1 476,00	169,00	213,00
Сербия	125,00	123,00	136,00	22,00	381,00
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	51 821,00	90 894,00	15 786,00	239,00	–
Соединенные Штаты Америки	365 570,00	1 097 205,00	72 461,00	372,00	138,00
Таиланд	708,00	42 866,00	1 289,00	144 808,00	73 290,00
Уганда	715,00	470,00	1 476,00	4 301,00	1 496,00
Франция	726 821,00	1 691 825,00	280 428,00	–	–
Чехия	94 336,00	74 674,00	11 178,00	–	–
Шри-Ланка	429,00	93,00	6,00	2,00	2 395,00
<i>Всего</i>	1 862 481,00	4 414 166,00	892 385,00	592 001,00	329 167,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

с 2022 года. Так, некогда ключевые поставщики – Франция, США, Германия, Англия, Чехия, Италия и Южная Корея – сначала очень сильно сократили объемы поставок в 2022 г., а потом и вовсе (или почти) прекратили к 2024 году. Их место заняли КНР (в двух юридических видах – Китай и Гонконг), Таиланд (перешел с 10-го на 2-е место), Индия, Шри-Ланка, Армения и др. При этом часть стран функционировала, скорее всего, как торговые хабы в обход санкционного давления. Отдельно стоит отметить Объединенные Арабские Эмираты, которые сначала нарастили продажи данной техники, а потом резко сократили в 2024 г., что, вероятно, вызвано давлением со стороны европейских стран.

Согласно данным экспорта авиационной продукции (табл. 2) можно отметить, что произошли серьезные изменения не только в общем сокращении экспорта ввиду необходимости удовлетворения собственного рынка, но и среди ключевых торговых партнеров. Так, до 2024 г. одним из них были ОАЭ, но из-за давления со стороны европейских стран они были вынуждены не только прекратить импорт в нашу страну, но и экспорт из нее (в 2024 г. в 10 раз меньше, чем в 2021 г.). Сильно сократился экспорт в ряде европейских, американских и африканских стран, и произошла переориентировка торговли на страны СНГ и БРИКС.

Анализ по категориям товаров позволил выявить, что основными импортируемыми в РФ товарами были товары под кодами 8802 и 8803, однако после 2022 г. основным товаром импорта стала категория 8807, в которую начала почти полностью переходить категория 8803 (см. табл. 3). Можно сделать вывод о том, что теперь Российская Федерация закупает в основном только запчасти, чтобы поддерживать уже имеющийся авиапарк, а также делать из них новые авиасудна с частичной заменой на новые российские части.

Исходя из категоричных данных экспорта РФ (см. табл. 4) видно, что основными категориями экспорта являются 8802 и 8803, перешедшая в 8807. Для более точного подтверждения необходимо более детальный анализ этих категорий.

Основываясь на данных импорта летательных аппаратов (см. табл. 5), видно, что основными торговыми партнерами на данный момент являются Китай и Индия. Также ими были в 2023 г. Казахстан, Армения и ОАЭ, но Армения была временным партнером по обходу санкций и остальные страны тоже сократили объемы продаж из-за внешнеполитического давления. Поэтому сегодня Российская Федерация находится в положении, в котором необходимо наращивать производство авиации ввиду невозможности закупки летательных аппаратов за рубежом.

Таблица 2. Топ-10 стран российского экспорта по товарному коду 88 с 2020 по 2024 г. (тыс. долл.)

Table 2. Top 10 countries of Russian exports by commodity code 88 from 2020 to 2024 (thousands of dollars)

Покупающие у РФ	Стоимость экспорта в 2020	Стоимость экспорта в 2021	Стоимость экспорта в 2022	Стоимость экспорта в 2023	Стоимость экспорта в 2024
Индия	20 670,00	20 547,00	506,00	4 707,00	13 594,00
Казахстан	70 437,00	68 096,00	26 665,00	233 770,00	236 010,00
Канада	24 722,00	14 161,00	9 138,00	8 666,00	17 921,00
Китай	114 029,00	128 576,00	154 358,00	83 782,00	67 873,00
Объединенные Арабские Эмираты	25 665,00	171 145,00	106 487,00	235 904,00	17 407,00
Сербия	58 556,00	51 654,00	41 303,00	19 624,00	53 243,00
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	17 779,00	28 503,00	9 579,00	9 970,00	34 837,00
Соединенные Штаты Америки	141 278,00	67 292,00	28 713,00	32 711,00	34 867,00
Узбекистан	120,00	1 264,00	99,00	235,00	24 808,00
Франция	18 860,00	68 647,00	4 833,00	11 471,00	41 527,00
<i>Всего</i>	492 116,00	619 885,00	381 681,00	640 840,00	542 087,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

Таблица 3. Импорт в Российскую Федерацию по товарным категориям 8801–8807 (тыс. долл.)

Table 3. Import to the Russian Federation by commodity category 8801–8807 (thousands of dollars)

Код	Наименование товара	Стоимость импорта в 2020	Стоимость импорта в 2021	Стоимость импорта в 2022	Стоимость импорта в 2023	Стоимость импорта в 2024
8801	Аэростаты и дирижабли; планеры, дельтапланы и другие безмоторные летательные аппараты	1 074	1 133	536,00	561,00	446,00
8802	Летательные аппараты прочие (например, вертолеты, самолеты); космические аппараты	1 090 348	3 128 766	724 341,00	43 273,00	14 637,00
8803	Части летательных аппаратов товарной позиции 8801 или 8802	564 278	569 600	2 896,00	30,00	—
8804	Парашюты (включая управляемые парашюты и парашюты) и ротошюты, их части и принадлежности	1 612	1 921	704,00	160,00	239,00
8805	Стартовое оборудование для летательных аппаратов; палубные тормозные или аналогичные устройства	12 420	2 409	634,00	333,00	789,00
8806	Беспилотные летательные аппараты	—	—	33 146,00	59 802,00	28 846,00
8807	Части летательных аппаратов товарной позиции 8801, 8802 или 8806	—	—	164 485,00	513 011,00	284 900,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

Таблица 4. Экспорт в Российскую Федерацию по товарным категориям 8801–8807 (тыс. долл.)

Table 4. Export to the Russian Federation by commodity category 8801–8807 (thousands of dollars)

Код	Наименование товара	Стоимость экспорта в 2020	Стоимость экспорта в 2021	Стоимость экспорта в 2022	Стоимость экспорта в 2023	Стоимость экспорта в 2024
8801	Аэростаты и дирижабли; планеры, дельтапланы и другие безмоторные летательные аппараты	15,00	590,00	33,00	14,00	6,00
8802	Летательные аппараты прочие (например, вертолеты, самолеты); космические аппараты	144 099	485 955	208 276,00	408 935,00	306 906,00
8803	Части летательных аппаратов товарной позиции 8801 или 8802	517 922	550 437	11 855,00	2 773,00	28,00
8804	Парашюты (включая управляемые парашюты и парашюты) и ротошюты, их части и принадлежности	3 345	1 987	981,00	1 710,00	120,00
8805	Стартовое оборудование для летательных аппаратов; палубные тормозные или аналогичные устройства	47 061	486,00	8 079,00	24 323,00	3 476,00
8806	Беспилотные летательные аппараты	—	—	939,00	1 516,00	365,00
8807	Части летательных аппаратов товарной позиции 8801, 8802 или 8806	—	—	225 002,00	408 740,00	300 552,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

Исходя из данных импорта частей летательных аппаратов (см. табл. 6 и 7), можно отметить, что ключевыми поставщиками в основном являлись западные страны, но с 2022 г. их заменили дружественные РФ страны Востока и Сербия.

Стоит отметить, что из них только Китай продолжает наращивать с РФ объемы продаж, а остальные страны либо по объективным причинам не могут продолжать импортировать товары, либо вынуждены сокращать объемы поставок в результате санкционного давления.

Исходя из данных экспорта летательных аппаратов (см. табл. 8), видно, что на данный момент ключевыми торговыми партнерами являются Казахстан, Узбекистан, Сербия и Китай.

Важно подчеркнуть, что экспорт в Казахстан и Сербию имеет тенденцию к росту, а в Китай – к сокращению, в то время как экспорт в остальные страны в принципе переменчив. Соответственно, можно говорить о преимущественно внутреннем рынке и наличии торговых партнеров в дружественных странах и объединениях (СНГ, БРИКС).

Таблица 5. Топ-10 стран в импорте по товарному коду 8802 в Российскую Федерацию с 2020 по 2024 г. (тыс. долл.)

Table 5. Top 10 countries in imports by commodity code 8802 to the Russian Federation from 2020 to 2024 (thousands of dollars)

Экспортеры	Стоимость импорта в 2020	Стоимость импорта в 2021	Стоимость импорта в 2022	Стоимость импорта в 2023	Стоимость импорта в 2024
Китай	1 752,00	3 596,00	5 128,00	5 781,00	10 438,00
Индия	190,00	5 434,00	6,00	2 838,00	3 891,00
Казахстан	–	1 436,00	7 003,00	4 478,00	295,00
Объединенные Арабские Эмираты	7 309,00	28 795,00	9 067,00	10 418,00	13,00
Ангола	–	–	12,00	–	–
Австрия	1 007,00	–	8 328,00	–	–
Армения	–	–	–	15 629,00	–
Бельгия	251,00	–	–	–	–
Болгария	–	4,00	–	–	–
Канада	37 508,00	89 054,00	73 139,00	–	–
<i>Всего</i>	1 090 348,00	3 128 766,00	724 341,00	43 273,00	14 637,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

Таблица 6. Топ-10 стран в импорте по товарному коду 8803 в Российскую Федерацию с 2020 по 2021 г. (тыс. долл.)

Table 6. Top 10 countries in imports by commodity code 8803 to the Russian Federation from 2020 to 2021 (thousands of dollars)

Экспортеры	Стоимость импорта в 2020	Стоимость импорта в 2021
Германия	118 870,00	72 053,00
Италия	107 563,00	20 143,00
Китай	3 912,00	26 147,00
Малайзия	956,00	11 893,00
Нидерланды	18 495,00	32 255,00
Объединенные Арабские Эмираты	39 839,00	44 204,00
Республика Корея	8 322,00	14 876,00
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	49 690,00	74 857,00
Франция	83 244,00	132 087,00
Чехия	50 128,00	58 569,00
<i>Всего</i>	481 019,00	487 084,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

Выводы

Анализ внешнеторговой динамики авиационной продукции России позволяет сделать ряд принципиальных выводов, характеризующих новую реальность отрасли в условиях санкционного давления и перестройки глобальных экономических связей.

Произошла качественная трансформация импорта. Имеет место не просто спад объемов импорта, а его фундаментальная структурная перестройка. До 2022 г. импорт был ориентирован на закупку готовых ле-

тательных аппаратов (8802) и высокотехнологичных комплектующих (8803) у западных производителей. Начиная с 2022 г. абсолютно доминирующей статьёй стали «части летательных аппаратов» (код 8807), поставляемые в основном из Китая, Таиланда и Индии. Это свидетельствует о переходе от закупки конечной продукции к модели, при которой национальная промышленность вынуждена выполнять функции сборочного производства и обслуживания имеющегося парка на основе доступных импортных компонентов.

Таблица 7. Топ-10 стран в импорте по товарному коду 8807 в Российскую Федерацию с 2022 по 2024 гг. (тыс. долл.)

Table 7. Top 10 countries in imports by commodity code 8807 to the Russian Federation from 2022 to 2024 (thousands of dollars)

Экспортеры	Стоимость импорта в 2022	Стоимость импорта в 2023	Стоимость импорта в 2024
Индия	9 195,00	54 911,00	32 834,00
Китай	33 149,00	170 075,00	195 667,00
Китай, специальный административный район Гонконг	201,00	1 489,00	1 287,00
Кыргызстан	2 148,00	3 179,00	464,00
Малайзия	859,00	64,00	844,00
Объединенные Арабские Эмираты	46 591,00	156 397,00	307,00
Сербия	136,00	22,00	381,00
Таиланд	1 289,00	107 130,00	48 766,00
Уганда	1 277,00	4 301,00	1 496,00
Шри-Ланка	–	2,00	2 395,00
<i>Всего</i>	94 845,00	497 570,00	284 441,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

Таблица 8. Топ-10 стран в экспорте по товарному коду 8802 из Российской Федерации с 2020 по 2024 г. (тыс. долл.)

Table 8. Top 10 countries in exports by commodity code 8802 from the Russian Federation from 2020 to 2024 (thousands of dollars)

Импортёры	Стоимость экспорта в 2020	Стоимость экспорта в 2021	Стоимость экспорта в 2022	Стоимость экспорта в 2023	Стоимость экспорта в 2024
Бразилия	–	–	43,00	–	27,00
Казахстан	55 723,00	60 945,00	21 768,00	176 150,00	221 626,00
Китай	63 572,00	78 052,00	106 482,00	53 427,00	23 524,00
Колумбия	4 224,00	17 756,00	1 451,00	8 032,00	700,00
Малайзия	–	–	–	–	6 992,00
Объединенные Арабские Эмираты	6 093,00	94 098,00	23 430,00	14 247,00	333,00
Республика Корея	200,00	–	–	–	4 123,00
Саудовская Аравия	339,00	–	–	–	366,00
Сербия	57,00	–	15 724,00	18 263,00	24 577,00
Узбекистан	95,00	886,00	–	–	24 596,00
<i>Всего</i>	130 303,00	251 737,00	168 898,00	270 119,00	306 864,00

Примечание. Составлено автором по: [Trade Map: Торговая статистика].

Сформировались новые логистические и торговые модели. География поставок сместилась в сторону Азии, при этом данные указывают на использование схем реэкспорта через третьи страны (Таиланд, Шри-Ланка, Армения, ОАЭ) для обхода ограничений. Однако неустойчивость таких каналов (резкий спад поставок из ОАЭ, Таиланда) подчеркивает их уязвимость и зависимость от внешнеполитического контекста.

Наблюдается переориентация экспортных потоков. Экспортная деятельность отразила общую тенденцию «поворота на Восток» и укрепления связей в рамках альтернативных союзов. Если в 2020–2021 гг. ключевым направлением сбыта готовых самолетов (8802) и запчастей (8803) были ОАЭ и западные страны, то к 2024 г. основным рынком сбыта готовой авиатехники стал Казахстан. Экспорт комплектующих сохранился в заметных объемах в Китай и даже некоторые западные страны (США, Великобритания, Франция), что может говорить о наличии нишевых, не подпадающих под санкции продуктов либо о поставках для обслуживания ранее проданной техники.

Полученные данные однозначно указывают на то, что отечественное авиастроение не преодолело критическую импортозависимость, а трансформировало ее. Полностью

прекращен импорт готовых гражданских воздушных судов западного производства, однако отрасль перешла в состояние глубокой зависимости от поставок иностранных (в основном азиатских) комплектующих и узлов. Это ставит перед отраслью и государством задачу не просто наращивания объемов сборки, но и ускоренного развития полномасштабных производственно-технологических цепочек внутри страны и в кооперации с надежными партнерами. Успешная переориентация экспорта на страны СНГ является положительным фактором, но не компенсирует технологического отставания.

Таким образом, российская авиастроительная промышленность находится в фазе сложной и болезненной адаптации. Стратегия выживания через импортозамещающую сборку на базе «дружественного» импорта является вынужденным кратко- и среднесрочным решением. Долгосрочная конкурентоспособность и реальный технологический суверенитет отрасли будут определяться успехами в реализации программ импортозамещения второго поколения, направленных на создание замкнутых производственных циклов, развитие собственных критических технологий и формирование устойчивых технологических альянсов в рамках ЕАЭС и БРИКС.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Брагин, Д. А. Оценка современного состояния импортозамещения в авиастроении / Д. А. Брагин // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2023. – № 13. – С. 10–11. – DOI: 10.34670/AR.2023.56.34.014
- Капогузов, Е. А. Импортозависимость российской гражданской авиационной промышленности / Е. А. Капогузов // Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2022. – № 58. – С. 58–76. – DOI: 10.17223/19988648/58/4
- Капогузов, Е. А. Обеспечение технологического суверенитета в сфере производства катализаторов нефтепереработки / Е. А. Капогузов, Р. А. Поспелов // ЭКО. – 2025. – № 3 (603). – С. 97–117. – DOI: 10.30680/ESCO131-7652-2025-3-97-117
- Кириллов, М. А. Современные особенности развития деловой авиации в Российской Федерации / М. А. Кириллов // Вестник ТвГУ. Серия: Экономика и управление. – 2023. – № 2. – С. 171–180. – DOI: 10.26456/2219-1453/2023.2.171-180
- Ленчук, Е. Б. Технологическая модернизация как основа антисанкционной политики / Е. Б. Ленчук // Проблемы прогнозирования. – 2023. – № 4 (199). – С. 54–66. – DOI: 10.47711/0868-6351-199-54-66
- Морева, Е. Л. Эффективность государственной финансово-промышленной политики модернизации компаний реального сектора экономики в условиях антироссийских санкций / Е. Л. Морева, Ю. С. Богачев, Л. Г. Паштова [и др.]. – М. : КноРус, 2024. – 222 с.
- Плотников, В. А. Устойчивость развития российской промышленности в условиях макроэкономического шока и новая промышленная политика / В. А. Плотников, Ю. В. Вертакова // Экономика и управление. – 2022. – Т. 28, № 10. – С. 1037–1050. – DOI: 10.35854/1998-1627-2022-10-1037-1050

- Стратегическое планирование авиастроительной отрасли в условиях импортозамещения информационных систем и технологий / В. Д. Калачанов, Е. А. Ратникова, А. Н. Новиков, Г. И. Журкин // Естественно-гуманитарные исследования. – 2023. – № 2 (46). – С. 115–125. – DOI: 10.31483/a-10732
- TN ВЭД Алта-Софт. – URL: <https://www.alta.ru/tnved/>
- Трифонов, П. В. Оценка уровня импортозависимости на рынке продукции станкостроительной отрасли Российской Федерации / П. В. Трифонов, А. Д. Мачерет, С. Н. Полукарпова // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2025. – № 9-2. – С. 328–334. – DOI: 10.17513/vaael.4342
- Трофимов, С. Е. Методологический инструментарий в обеспечении устойчивого экономического развития нефтегазового комплекса России / С. Е. Трофимов // Экономическая наука современной России. – 2025. – Т. 28, № 1. – С. 72–86. – DOI: 10.33293/1609-1442-2025-28(1)-72-86
- Чолахян, А. Р. Современное состояние и перспективы развития авиационной промышленности РФ в санкционных условиях / А. Р. Чолахян, Р. В. Костенко // Тенденции социально-экономического развития в период санкционного воздействия и цифровой трансформации : материалы III Междунар. науч.-практ. конф. – Краснодар : Рос. энергет. агентство Минэнерго России, 2023. – С. 1271–1277.
- Altmann, C. Import Substitution in Russia / C. Altmann // Russia Business / ed. by O. Medinskaya, H. R. Randau, C. Altmann (eds). – Cham : Springer, 2021. – DOI: 10.1007/978-3-030-64613-4_13
- Trade Map: Торговая статистика. – URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx>

REFERENCES

- Bragin D.A. Ocenka sovremennogo sostojanija importozameshhenija v aviastrojenii [Assessment of the Current State of Import Substitution in the Aircraft Building]. *Ekonomika: vchera, segodnja, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 2023, no. 13, pp. 10-11. DOI: 10.34670/AR.2023.56.34.014
- Kapoguzov Je.A. Importozavisimost rossijskoj grazhdanskoj aviacionnoj promyshlennosti [Import Dependency of the Russian Civil Aviation Industry: Development Prospects in the Light of “Sanctions 2022”]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika* [Tomsk State University Journal of Economics], 2022, no. 58, pp. 58-76. DOI: 10.17223/19988648/58/4
- Kapoguzov Je.A., Pospelov R.A. Obespechenije tekhnologicheskogo suvereniteta v sfere proizvodstva katalizatorov neftepererabotki [Achieving Technological Sovereignty in Refining Catalysts Production]. *EKO*, 2025, no. 3 (603), pp. 97-117. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2025-3-97-117
- Kirillov M.A. Sovremennyye osobennosti razvitiya delovoj aviatsii v Rossijskoj Federacii [Modern Features of the Development of Business Aviation in the Russian Federation]. *Vestnik TvGU. Serija: Ekonomika i upravlenije* [Vestnik of Tver State University. Series: Economics and Management], 2023, pp. 171-180. DOI: 10.26456/2219-1453/2023.2.171-180
- Lenchuk E.B. Tekhnologicheskaja modernizacija kak osnova antisankcionnoj politiki [Technological Modernization as a Basis for the Anti-Sanctions Policy]. *Problemy prognozirovaniya* [Studies on Russian Economic Development], 2023, no. 4 (199), pp. 54-66. DOI: 10.47711/0868-6351-199-54-66
- Moreva Je.L., Bogachev Ju.S., Pashtova L.G. et al. *Effektivnost gosudarstvennoj finansovo-promyshlennoj politiki modernizacii kompanij realnogo sektora ekonomiki v uslovijakh antirossijskikh sankcij* [The Effectiveness of the State’s Financial and Industrial Policy in Modernizing Companies in the Real Sector of the Economy Under the Conditions of Anti-Russian Sanctions]. Moscow, KnoRus Publ., 2024. 222 p.
- Plotnikov V.A., Vertakova Ju.V. Ustojchivost razvitiya rossijskoj promyshlennosti v uslovijakh makroekonomicheskogo shoka i novaja promyshlennaja politika [Sustainable Development of Russian Industry in the Context of a Macroeconomic Shock and New Industrial Policy]. *Ekonomika i upravlenije* [Economics and Management], 2022, vol. 28, no. 10, pp. 1037-1050. DOI: 10.35854/1998-1627-2022-10-1037-1050
- Kalachanov V.D., Ratnikova Je.A., Novikov A.N., Zhurkin G.I. Strategicheskoe planirovanije aviastroitelnoj otrasli v uslovijakh importozameshhenija informacionnykh sistem i tekhnologij [Strategic Planning of the Aircraft Industry in the Context of Import Substitution of Information Systems and Technologies]. *Jestestvenno-gumanitarnyje issledovanija* [Natural-Humanitarian Studies], 2023, no. 2 (46), pp. 115-125. DOI: 10.31483/a-10732
- TN VED Alta-Soft [CN FEA Alta-Soft]. URL: <https://www.alta.ru/tnved/>
- Trifonov P.V., Macheret A.D., Polukarpova S.N. Ocenka urovnja importozavisimosti na rynke produkcii stankostroitelnoj otrasli Rossijskoj Federacii [Evaluation of Import Dependence in the Market of Machine

- Tool Industry Products of the Russian Federation]. *Vestnik Altajskoj akademii ekonomiki i prava* [Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law], 2025, no. 9-2, pp. 328-334. DOI: 10.17513/vaael.4342
- Trofimov S.Je. Metodologicheskij instrumentarij v obespechenii ustojchivogo ekonomicheskogo razvitija neftegazovogo kompleksa Rossii [Methodological Tools for Ensuring Sustainable Economic Development of Russia's Oil and Gas Complex]. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoj Rossii* [Economic Science in Contemporary Russia], 2025, vol. 28, no. 1, pp. 72-86. DOI: 10.33293/1609-1442-2025-28(1)-72-86
- Cholakhjan A.R., Kstenko R.V. Sovremennoje sostojanije i perspektivy razvitija aviacionnoj promyshlennosti RF v sankcionnykh uslovijakh [The Current State and Prospects for the Development of the Russian Aviation Industry in the Context of Sanctions]. *Tendencii socialno-ekonomicheskogo razvitija v period sankcionnogo vozdejstviya i cifrovoj transformacii: materialy III Mezhdunar. nauch.-prakt. konf.* [Trends in Socio-Economic Development During the Period of Sanctions and Digital Transformation: Materials of the International Scientific and Practical Conference]. Krasnodar, Ros. energet. agentstvo Minenergo Rossii, 2023, pp. 1271-1277.
- Altmann C. Import Substitution in Russia. Medinskaya O., Randau H.R., Altmann C., eds. *Russia Business*. Cham, Springer, 2021. DOI: 10.1007/978-3-030-64613-4_13
- Trade Map: Torgovaya statistika* [Trade Map: Trade Data]. URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx>

Information About the Author

Yulia A. Zuenkova, Candidate of Sciences (Medicine), Doctor of Sciences (Business Administration), Associate Professor, Department of Marketing and Branding, Russian State University for the Humanities, Miusskaya Sq., 6, Bld. 6, 125047 Moscow, Russian Federation, zuenkova@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3660-0476>

Информация об авторе

Юлия Александровна Зуенкова, кандидат медицинских наук, доктор делового администрирования, доцент кафедры маркетинга и брендинга, Российский государственный гуманитарный университет, Миусская пл., 6, стр. 6, 125047 г. Москва, Российская Федерация, zuenkova@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3660-0476>