

# АВИАСТРОЕНИЕ СЕГОДНЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАБОТЫ ОТРАСЛИ В РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Достижения России как одной из ведущих авиационных держав мира хорошо известны. Созданные на заре самолетостроения типы первых российских самолетов выделялись оригинальностью технических решений, плодотворностью конструкторского поиска ответов на вызовы начала двадцатого века. В середине столетия советская авиация безусловно отвечала требованиям времени суровых военных испытаний, была создана мощная индустриальная база, основывающаяся на единстве фундаментальной авиационной науки, сети конструкторских бюро, серийных заводов – производителей первоклассных боевых летательных аппаратов.

Современные отечественные авиационные научные и конструкторские школы имеют высокий рейтинг в международных деловых кругах и организациях, что создает благоприятные предпосылки для интеграции авиапромышленности в мировое авиационно-космическое сообщество. Вместе с тем от авиационной промышленности потребуются значительные усилия, чтобы сохранить за собой статус одного из основных производителей авиационной техники и преодолеть трудности, связанные с беспрецедентными размерами сокращений заказов традиционными заказчиками основной серийной продукции и глубоким кризисом платежеспособного спроса на гражданские самолеты нового поколения.

Авиапромышленный комплекс переживает общие для всего ВПК проблемы: острую нехватку финансовых средств, невозмещение затрат на незавершенное производство, приобретшие хронический характер корректировки государственного оборонного заказа, превышение накопленной задолженности заказывающих министерств годовых размеров финансирования предприятий, ослабление кадрового потенциала и т.д.

В то же время объективный анализ и прогнозы развития мирового рынка боевой авиации, выполненные солидными международными аналитическими центрами, свидетельствуют об обострении конку-

рентной борьбы между ведущими странами – производителями военной авиационной техники – США, Россией, Великобританией и Францией, причем по производству и сбыту на мировом рынке истребителей, ударных и реактивных учебно-тренировочных самолетов до 2007 года российские фирмы «Сухого», «Микояна» и «Яковлева» эффективно конкурируют с фирмами «Боинг», «Локхид-Мартин» и «Дассо».

Согласно данным оборонных ведомств США и стран Западной Европы, Россия сохранила высокий уровень критических технологий в военном авиастроении, что является базовой предпосылкой для сохранения конкурентоспособности отечественной промышленности в авиастроении вообще.

Отечественная авиационная промышленность, несмотря на сложное финансовое положение в экономике всего народнохозяйственного комплекса, сумела сохранить передовые позиции и высокий научный и технологический потенциал при минимальном уровне государственной поддержки. Она является самой крупной среди оборонных отраслей по таким показателям, как численность высококвалифицированных кадров, стоимость основных фондов предприятий, объем производства и продаж продукции (около 40% в общем объеме продукции военно-промышленного комплекса).

В 1998 году при спаде производства в 5,2% в целом по промышленности объем товаров и услуг авиационной промышленности вырос на 8,1% по сравнению с 1997 годом. Позитивные тенденции по авиационной промышленности продолжились по итогам первого полугодия 1999 года: наибольший рост выпуска товаров и услуг среди оборонных отраслей промышленности достигнут в авиационной промышленности на 40%, тогда как средний по всем отраслям рост составил около 10%.

Эти данные свидетельствуют о жизнеспособности авиастроительной отрасли, возможности экономического восстановления и в конечном итоге – сохранения за Россией статуса ведущей мировой авиационной державы.

**ПРЕЗИДЕНТСКАЯ «ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ  
РОССИИ ДО 2000 ГОДА» – ОСНОВНОЙ ИНСТРУ-  
МЕНТ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ И БЮДЖЕТНОЙ  
ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ АВИАСТРОЕНИЯ**

Основополагающим фактором сохранения и дальнейшего подъема потенциала авиапромышленности, одним из принципиально важных инструментов проведения единой научно-технической и промышленной политики в условиях становления рыночно-ориентированной экономики с 1992 года стала Президентская «Программа развития гражданской авиационной техники России до 2000 года», предусматривающая решение важнейших задач в области развития гражданской авиационной техники:

- сохранение и создание предпосылок развития научного и производственного потенциала отечественной авиационной промышленности как определяющего фактора ее конкурентоспособности на мировом и внутреннем рынках в настоящий момент и на перспективу;
- разработка и производство новых типов воздушных судов всех классов, обеспечивающих по своим характеристикам и объему возможных поставок потребности гражданской авиации России и государств СНГ;
- создание предпосылок для расширения рынков сбыта гражданской авиационной техники российского производства за счет достижения ее высокого технико-экономического уровня и выполнения международных требований к обеспечению процесса грузо- и пассажироперевозок.

Несмотря на систематическое недофинансирование Президентской программы в 1994–1998 гг. (ежегодно 40–60% от предусмотренного объема), за прошедшее с 1992 года время ее реализации в основном завершены запланированные на этот период работы, сохранена базисная часть научного и конструкторского потенциала авиастроительного комплекса страны. Созданы базовые дальнемагистральные и среднемагистральные самолеты Ил-96-300 и Ту-204, удовлетворяющие современным жестким международным требованиям и обеспечивающие двойную экономию топлива при воздушных перевозках в сравнении с эксплуатируемыми самолетами. В сложных условиях промышленностью сертифицированы и запущены в серийное производство самолеты Ан-124-100, Ан-74, Ан-38, Ил-114, Ил-103, Ил-96Т, Ту-204-120, вертолеты Ми-26ТС, Ка-32А, Ми-34, Ми-172.

В связи с непрерывным с 1992 г. сокращением объемов выделяемых бюджетных средств на Программу, начиная с 1996 года проводилось финансирование только приоритетных проектов.

В 1998 году, несмотря на выделенные бюджетные средства в объеме лишь около 1/3 от предусмотренного Законом о бюджете на 1998 год, благодаря концентрации финансирования только на приоритет-

ной тематике, удалось поднять в воздух самолет-амфибию Бе-200 и многоцелевой вертолет Ка-60/62 с двигателями Д-436 и РД-600, получить сертификаты авиационного регистра МАК на самолеты Ил-96Т, Ту-204-120, впервые получить сертификат FAA на самолет Ил-103 и канадский сертификат на вертолет Ка-32А, снять ряд ограничений и провести работы по расширению условий эксплуатации по самолетам Ил-96-300, Ту-204, Ил-114. Уже в 1999 году начаты летные испытания ближнемагистрального самолета Ту-334, получен сертификат Федеральной авиационной администрации США на самолет Ил-96Т, в значительной степени продвинуты к завершению сертификационные работы по самолетам Ту-204-200 (Ту-214), Як-42Д.

Продолжались научно-исследовательские работы по созданию научно-технического задела и производственно-технологического потенциала. К большому сожалению, реализация НИОКР по Президентской «Программе...» не была подкреплена в достаточной степени реализацией конверсионных программ, в соответствии с которыми за счет льготных кредитов предусматривалось льготное кредитование создания производственных мощностей для серийного выпуска гражданской продукции, в том числе гражданской авиационной техники. Начиная с 1995 г. выделение кредитов практически свернуто, контроль за их использованием и возвратом не был организован на должном уровне, а собственных финансовых ресурсов на серийных предприятиях не было накоплено в объемах, достаточных для саморазвития авиапромышленного комплекса.

Не получила реального развития предусмотренная законами о бюджете на 1997 и 1998 годы возможность оказания государственной поддержки через предоставление государственных гарантий на проекты лизинга гражданских воздушных судов.

Существенной проблемой в деле сохранения и наращивания научно-технического и производственного потенциала авиапрома является решение вопросов по повышению эффективности эксплуатирующихся гражданскую авиатехнику авиапредприятий.

К не терпящей отлагательства задаче, стоящей перед авиационной промышленностью, относится разработка новой целевой «Программы развития гражданской авиационной техники России на период 2001–2015 гг.» на качественно новой базе, предусматривающей разработку, производство и послепродажное обслуживание авиатехники крупными интегрированными структурами широкого профиля по приоритетным направлениям.

**СТРУКТУРНАЯ ПЕРЕСТРОЙКА  
АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ**

В авиационной промышленности, традиционно включавшей подотрасли – производство легких самолетов, тяжелых самолетов и вертолетов, спецтехники (авиационных систем вооружений), агрегато-, двигателе- и приборостроение, наиболее реальные организа-



ционно-финансовые и хозяйственные разрывы возникли с ликвидацией отраслевых министерств и до сих пор окончательно не преодолены между тремя главными секторами – научно-исследовательским, конструкторским и производственным. В то же время мировая практика создания технически сложных и обладающих огромной капиталоемкостью авиационных комплексов привела к необходимости использования так называемого коммерческого подхода не только применительно к задачам создания гражданской авиатехники, но и при создании боевых авиационных систем. Основным требованием этого подхода является существование единого юридического лица с полной ответственностью за проектирование, разработку, сертификацию, производство и послепродажное обслуживание.

С целью преодоления разобщенности между конструкторскими организациями и серийными заводами Министерство экономики разработало, а Правительство Российской Федерации в 1998 году утвердило своим специальным постановлением «Концепцию реструктуризации отечественного авиапромышленного комплекса», основная идея которой состояла в том, чтобы на основе скоординированных действий федеральных и региональных органов государственного управления, самих авиастроительных предприятий создать необходимые условия для объединения существующих предприятий в крупные корпоративные структуры. В настоящее время в стадии реализации находятся программы создания четырех основных самостоятельных корпораций – «Ильюшин», «Туполев», «Сухой» и «Микоян».

Среди холдинговых компаний и корпораций второго уровня следует отметить ОАО «Авиаприборхолдинг», корпорацию «Аэрокосмическое оборудование», корпорацию «Технокомплекс», финансово-промышленную группу «Двигатели НК».

Завершается формирование в соответствии с Указом Президента Российской Федерации «О дальнейшем развитии интегрированных комплексов» межгосударственной авиастроительной корпорации «Ильюшин», в состав которой входят ОАО «АК им.С.В.Ильюшина», ВАСО, «Ташкентское авиационное ПО».

Издано постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.99 №720 об интеграции под патронажем государства в компанию «Туполев» двух основных предприятий, создающих интеллектуальную и материальную собственность этой марки самолетов – АНТК им. А. Н. Туполева и АО «Авиастар». При реализации постановления не только преодолеваются противоречия и разобщенность разработчика и изготовителя, но восстанавливается контроль со стороны государства за деятельностью крупнейшего в России Ульяновского авиационно-промышленного комплекса (в настоящее время доля государства в ОАО «Авиастар» составляет всего 6,69%), а также усиливается контроль государства за разработкой стратегических авиационных комплексов, выполняемых коллективом АНТК им. А.Н.Туполева.

В авиастроении наиболее продвинуты работы по реализации интегрированных структур в оборонной промышленности, предусмотренные Федераль-

ной целевой программой «Реструктуризация и конверсия оборонной промышленности на 1998–2000 годы». Вторым этапом интеграции (2001–2005 гг.) предполагается дальнейшая интеграция (например, в самолет- и вертолетостроении интеграция шести созданных на первом этапе компаний в две-три); преобразование созданных структур в межотраслевые, преобразование отраслевых органов управления в формы, адекватные новой структуре отрасли.

#### МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО – ПРЕДПОЧТИТЕЛЬНЫЙ ВАРИАНТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Одним из наиболее важных и реальных источников привлечения инвестиций в промышленные отрасли в современных условиях является международное сотрудничество, а авиационная промышленность обеспечивает до 2/3 объема экспорта оборонных отраслей промышленности как по линии гражданской продукции, так и по линии авиационных вооружений и военной техники.

Тенденции глобализации и интернационализации, заметно усилившиеся после распада прежней геополитической системы, коснулись прежде всего дорогостоящего рынка высокотехнологичной авиационной продукции.

В ближайшей перспективе конкурентная среда этого рынка будет управляться такими тенденциями, как продажи самолетов и вертолетов прежних поколений и их модификаций странам третьего мира, разработка новых проектов в результате совместных усилий нескольких фирм из нескольких стран для снижения рисков.

Имеет место и тенденция, когда, оказывая поддержку стремлению западных фирм – изготовителей самолетов затруднить выход России на мировые технологии и подорвать конкурентоспособность российского экспорта, правительства этих стран разрешают экспорт боевой авиационной техники в прежде закрытые для экспорта регионы (поставки Тайваню, в Латинскую Америку). В связи с этим, а также другими обстоятельствами (значительная монополизация на рынках гражданской авиатехники, экономические трудности и следующие за ними ограниченные возможности кредитования экспорта, требования большинства стран – потенциальных импортеров к сертификации отечественной гражданской авиационной техники на соответствие американским или западноевропейским требованиям) требуется активизация государственного регулирования в сфере экспортно-импортных операций с авиационной техникой, устранение еще имеющей место непродуктивной конкуренции между отечественными авиапроизводителями и посредническо-торговыми компаниями, обеспечение большей политической государственной поддержки при продвижении отечественной техники на мировые рынки и сбалансированных мер защиты интересов отечественного производителя на внутреннем рынке.



*Авиапромышленным комплексом России в сложных и динамически меняющихся внешних условиях продемонстрирован недюжинный адаптационный потенциал, в том числе в рамках международных связей.* Ведущими предприятиями осуществляется тесное взаимодействие с фирмами Европы, США, КНР, Индией, странами Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии. Последними результатами являются вышеупомянутая сертификация в FAA США самолета Ил-96Т, развертывание работ по вертолету средней грузоподъемности Ми-38 с французской и канадской фирмами, продолжение работ по учебно-тренировочным самолетам Як-130 и МиГ-АТ совместно с соответствующими итальянскими и французскими партнерами.

С участием промышленности, и прежде всего Авиационного комплекса им.С.В.Ильюшина, подписанием Межправительственного Соглашения между Россией и США о безопасности полетов воздушных судов (BASA) завершена важная работа по признанию отечественной системы сертификации авиационной техники, разработанной Авиарегистром МАК.

Особое место среди международных проектов занимают работы с участием российских фирм по созданию пассажирского самолета сверхвысокой вместимости А3XX, а также нового среднего военно-транспортного самолета Ан-7Х, большое значение которому придают президенты Российской Федерации и Украины.

Авиационная промышленность России способна и должна стать одним из основных «локомотивов» возрождения нашей экономики, стать точкой роста. Однако для этого необходима реализация взвешенной и последовательной промышленной политики, в меру гибко адаптированной к меняющимся внешним условиям, но не упускающей главную цель – сохранение и развитие высокотехнологичной отрасли для обеспечения вопросов оборонной достаточности, безопасной эксплуатации авиационной техники, эффективной конкурентности в открытом авиационном сообществе.

Стабилизация и развитие предприятий российской авиационной промышленности возможно

при осуществлении комплекса необходимых, глубоко продуманных и конкретных мероприятий, затрагивающих как вопросы государственной поддержки авиастроения, так и находящиеся в ведении ФСВТ России, МАК и Минторга России вопросы.

С целью обеспечения государственной поддержки российской авиационной промышленности и стимулирования продаж отечественной авиатехники Минэкономки России, по предложениям головных институтов авиационной промышленности, ведущих конструкторских бюро, специализирующихся в области создания гражданской и военной авиационной техники, разработало и внесло на рассмотрение Правительства пакет законодательных и других нормативно-правовых документов, предусматривающих:

- введение ряда налоговых льгот для российских лизинговых компаний и банков, финансирующих приобретение отечественных воздушных судов (освобождение от уплаты налога на пользователей автодорог, частичное освобождение от уплаты налога на прибыль и т.д.);
- снижение величины госпошлины за регистрацию договоров залога воздушных судов ;
- освобождение от НДС ввозимых комплектующих иностранного производства для отечественной авиатехники при условии, что ввозимые комплектующие не имеют российских аналогов;
- освобождение от уплаты таможенных пошлин ранее экспортированных отечественных воздушных судов и ввозимых обратно российскими авиакомпаниями на условиях временного ввоза;
- повышение до 85% лимита государственных гарантий по проектам лизинга отечественных воздушных судов.

Принятие этих документов позволит обеспечить действенную государственную поддержку авиационной промышленности, а также специализированным лизинговым компаниям, так как содержит глубоко продуманные и профессионально подготовленные экономические меры поддержки системе разработки, производства и поставок авиационной техники.