

# МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АВИАСТРОЕНИИ – ПУТЬ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Авиационная индустрия России в настоящее время, являясь одной из наиболее крупных в стране по таким показателям, как количество рабочих мест, стоимость основных фондов предприятий, объем производства и продаж продукции, остается ведущей в оборонно-промышленном комплексе, представляет собой высокотехнологичную отрасль, сохранившую достаточно высокий научно-технический и производственный потенциал, способную обеспечить разработку и производство авиационной техники на уровне, не уступающем мировому.

В связи с резким падением в течение нескольких последних лет объемов государственного заказа и внутреннего платежеспособного спроса на машиностроительную продукцию уровень производства в авиационной промышленности составляет около 25% от уровня конца 80-х годов, поэтому выживание предприятий авиационной промышленности во многом зависит от активности их участия в международном сотрудничестве.

Целью внешнеэкономической деятельности и международного сотрудничества в области авиации является создание и продвижение на рынок конкурентоспособных современных авиационных комплексов, что позволит укрепить позиции России на мировом рынке авиационной техники и авиационных услуг и обеспечит поступление значительных финансовых ресурсов в экономику страны, в том числе в интересах развития авиации. В настоящее время 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.

Весь авиационный мир консолидируется и объединяется. Этот процесс охватывает не только объединение финансовых и производственных ресурсов для проектирования и строительства новых летательных аппаратов, но и раздел мировых авиационных рынков. Даже те ниши, которые на мировом рынке традиционно оставались за авиастроением СССР и России, быстро

перераспределяются. Проявляя значительный интерес к отдельным российским НИОКР и технологиям, а также к предприятиям, соответствующим мировому уровню, в расчете повысить конкурентоспособность собственных воздушных судов западные партнеры порой стремятся свести участие фирм России к изготовлению отдельных комплектующих, аргументируя такой подход несопадением в вопросах стандартизации и проверки надежности и сертификации воздушных судов.

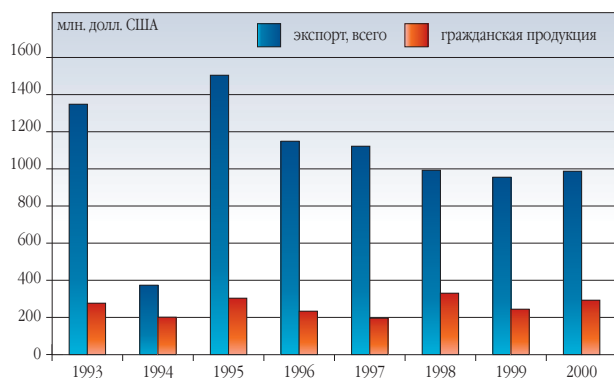
В ближайшей перспективе конкурентная среда рынка будет управляться такими тенденциями, как продажи самолетов и вертолетов прежних поколений и их модификаций странам третьего мира, как разработка новых проектов в результате совместных усилий нескольких фирм из нескольких стран для снижения рисков.

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).

Одновременно ведущие мировые производители авиационной техники внимательно следят за внутренним рынком России, емкость которого оценивается на ближайшие 20 лет в 75 млрд. \$. На Западе считают, что российские авиакомпании, несмотря на ограниченность средств, не откажутся приобрести зарубежную авиационную технику, поскольку, по их мнению, отечественная промышленность не в состоянии полностью удовлетворить их потребности.

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 – все это требует активизации государственного

1



СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКА ЭКСПОРТА ПРОДУКЦИИ  
АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

регулирования в сфере экспортно-импортных операций с авиационной техникой, устранения еще имеющей место непродуктивной конкуренции между отечественными авиапроизводителями и посредническо-торговыми компаниями, обеспечения большей политической государственной поддержки при продвижении отечественной техники на мировые рынки и сбалансированных мер защиты интересов отечественного производителя на внутреннем рынке.

*Авиационным комплексом России в рамках международных связей в сложных и динамически меняющихся внешних условиях прилагаются большие усилия, используя имеющийся потенциал, позволяющие надеяться на дальнейшее развитие этих связей с учетом интересов российских производителей.* Ведущие предприятия осуществляют тесное взаимодействие с фирмами Европы, США, КНР, Индией, странами Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии.

Яркими примерами осуществления этого взаимодействия в последнее время явились:

- сертификация в FAA США широкофюзеляжного реактивного самолета Ил-96Т и самолета авиации общего назначения Ил-103;
- завершение первой фазы российско-американской программы сверхзвуковых исследований летающей лабораторией на базе самолета Ту-144;
- подписание контракта по первому этапу создания вертолета средней грузоподъемности Ми-38 с французской и канадской фирмами;
- продолжение работ по учебно-тренировочным самолетам Як-130 и МиГ-АТ совместно с соответственно 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 А3ХХ, цель которого – глубокая интеграция российской авиационной промышленности в европейскую авиационную промышленность.

Необходимо отметить еще два перспективных проекта – это проект европейского военно-транспортного самолета Ан-7Х на базе российско-украинского самолета Ан-70, представленный на европейский тендер, а также создание среднемагистрального пассажирского самолета Ту-334, разработанного также в содружестве с украинскими авиастроителями, который совместными усилиями может быть продвигнут не только на емкий рынок Ирана, но и в среднесрочной перспективе способен успешно конкурировать на мировом рынке в таких секторах, как воздушные суда вместимостью 100 пассажиров;

Согласно оценке западных специалистов, международный рынок гражданской авиационной техники обладает существенной емкостью и имеет тенденцию к значительному росту продаж в будущем. В частности, прогнозируется, в ближайшие 20 лет будет поставлено 15 тыс. новых самолетов вместимостью свыше 70 пассажиров на сумму 1300 млрд. \$. Ежегодно ожидается потребность на сумму около 65 млрд. \$.

По мнению независимых экспертов, российские производители авиационной техники смогут рассчитывать на успешное ведение дел на внешних рынках только в случаях восстановления позиций на постсоветском пространстве, так как это позволит получить необходимые финансовые ресурсы для завершения разработки и сертификации конкурентоспособных отечественных моделей воздушных судов. Повышению результативности, полагают они, способствовало бы обеспечение государственной поддержки сделок по продаже соответствующей техники, а также принятие правительственной программы содействия развитию отечественной авиационной техники, в т.ч. проведению перспективных НИОКР в данной сфере.

*В области военно-технического сотрудничества* наиболее крупными партнерами России являются Китай и Индия. В настоящее время предприятиями авиационной промышленности реализуются контракты по проведению ОКР и поставке самолетов Су-30МКК в Китайскую Народную Республику и Су30МКИ для Республики Индия. Необходимо отметить, что положительную роль в развитии сотрудничества с этими странами сыграла поставка самолетов Су-27СК и Су-30К, которые уже сейчас успели зарекомендовать себя в этих странах с наилучшей стороны.

Благодаря результатам этого сотрудничества на предприятиях АВПК «Сухой» и их поставщиках на сегодняшний день загружены производственные мощности, сохранены рабочие места, что позволяет надеяться на дальнейшее развитие комплекса.

Большое значение в развитии международного сотрудничества имеет сотрудничество на взаимовыгодной основе со странами – участниками Содружества Независимых Государств, и в первую очередь с Украиной, Белоруссией и Узбекистаном. В этой связи необходимо отметить создание российско-украинского



Таблица 1

**ДАННЫЕ О СОСТОЯНИИ И ДИНАМИКЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА  
ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

(млн. долл. США)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005
Вооружение и военная техника	1119,17	169,43	1203,1	888,5	895	670,2	680	700	800 прогноз
Гражданская продукция	236,7	210,0	290,0	234,0	203,9	315,*	249,3	270	290
<b>ЭКСПОРТ всего</b>	<b>1355,87</b>	<b>379,43</b>	<b>1493,1</b>	<b>1122,5</b>	<b>1098,9</b>	<b>985,3</b>	<b>929,3</b>	<b>970</b>	<b>1090</b>

\* Большой объем поставок (около 50% общего объема – 153,95 млн. долл. США) объясняется разовой поставкой станков, машин, оборудования общегражданского применения, инструмента и материалов в Китай Комсомольским-на-Амуре АПО.

Международного консорциума «Средний транспортный самолет» для производства и продвижения на международный рынок самолета Ан-70. Ведется работа над созданием российско-узбекской финансово-промышленной группы «Ильюшин» и российско-белорусской Межгосударственной финансово-промышленной группы «Аэрокосмическое оборудование» и др.

Необходимыми шагами развития международно-сотрудничества и внешнеэкономической деятельности в краткосрочном и стратегическом плане являются:

- обеспечение государственной поддержки экспорта авиационной техники;
- дальнейшее развитие взаимовыгодной кооперации со странами СНГ при разработке, производстве и эксплуатации авиационной техники;
- поддержка и инвестирование перспективных технологий, важнейших для экономики и безопасности страны, а также эффективных для экспорта, в том числе с привлечением банковского капитала под гарантии государства;
- целевое кредитование и государственное страхование предприятий-экспортеров под конкретные договоры через государственные или уполномоченные финансовые учреждения;
- участие в инвестировании проведения работ по сертификации и модернизации авиатехники для целей экспорта;
- реализация стратегии военно-технического сотрудничества, предполагающей:
  - придание высокого приоритета и государственной поддержки продвижению на рынок и продажам отечественных современных самолетов, авиационного оружия, технологий (при необходимом обеспечении требований национальной безопасности, с учетом геостратегического положения стран-покупателей);
  - разработка правового поля для возможности использования части экспортных доходов на инвестирование в перспективные разработки военной авиационной техники – как основы финансирования работ по созда-

- нию перспективных конкурентоспособных образцов авиационной техники для экспорта и потребностей ВС РФ и сохранения передовых позиций на рынке авиатехники;
- продвижение на внешний рынок передовых отечественных разработок в интересах модернизации поставленной ранее и построенной по российским лицензиям боевой авиационной техники и вооружения;
- поддержка различных форм кооперации на внешнем рынке, включая совместную разработку и производство авиационной техники, аккумулирующей лучшие достижения мирового уровня;
- обеспечение условий реализации послепродажного обслуживания и поставки запасных частей для экспортируемой авиационной техники;
- обеспечение полного взаимного признания сертификационных процедур России, США и Западной Европы;
- практическая реализация системы приобретения зарубежными покупателями авиатехники России на условиях лизинга;
- создание для авиапредприятий России благоприятного налогового и таможенного режима, включая введение беспрошльного ввоза иностранных изделий, предназначенных для комплектации новых образцов отечественной авиационной техники.

С целью обеспечения государственной поддержки российской авиационной промышленности и стимулирования продаж отечественной авиатехники Минэкономики 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 Российской Федерации пакет законодательных и других нормативно-правовых документов, предусматривающих:

- введение ряда налоговых льгот для российских лизинговых компаний и банков, финансирующих приобретение отечественных воз-



душных 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 (с 1,5% до 0,15% стоимости предмета залога);
- 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 систем разработки, производства и поставок авиационной техники.

Авиационная промышленность России способна и должна стать одним из основных «рычагов» возрождения нашей экономики, стать базой для начала роста экономики страны. Понимая это, в феврале 2000 г. прошло заседание Правительственной комиссии под председательством Президента Российской Федерации В.В. Путина, на которой были даны прямые поручения с целью определения общей стратегии и неотложных мерах по развитию авиации и самолетостроения в Российской Федерации, в том числе и в области международного сотрудничества.

Стабилизация и развитие российского авиационного комплекса возможны при осуществлении комплекса необходимых, глубоко продуманных и конкретных мероприятий, затрагивающих как вопросы государственной поддержки авиастроения, так и вопросы, находящиеся в ведении смежных министерств и ведомств.

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 конкурентоспособности в открытом авиационном сообществе.