

«НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ (НА ПРИМЕРЕ АВИАПРОМА)»

Тушенцова Анастасия Васильевна

студент Московского государственного областного университета, РФ, г. Москва

Опалева Ольга Ивановна

научный руководитель, доц. Московского государственного областного университета, РФ, г. Москва

Тема модернизации российской промышленности на примере авиапрома на сегодняшний день очень актуальна, так как в последнее десятилетие авиастроение, и, в первую очередь гражданское, развивается в РФ не так интенсивно и эффективно, как того требует сложившаяся ситуация. В связи с этим, были утрачены ведущие позиции нашей страны на мировом рынке.

Перспективы гражданского авиастроения России заключаются в создании и укреплении уже имеющихся тенденций развития отрасли с дальнейшей целью приобретения весомой части внутреннего (и доли мирового) авиарынка.

В настоящее время в России намечена модернизация экономики на основе развития инновационного сектора. При проведении данного мероприятия необходимо учитывать развитие современных экономических подходов в вопросах решения конкретных экономических задач.

Инновационное развитие реализуется в промышленной политике государства. Что включает в себя понятие «промышленная политика»?

Промышленная политика — это совокупность мер государственно-правового регулирования деятельности хозяйствующих субъектов (предприятий, корпораций, предпринимателей), а также деятельности по приобретению факторов производства, организации производства, распределению и реализации товаров и услуг во всех фазах жизненного цикла хозяйствующего субъекта [1].

Современная российская промышленная политика обязательно должна базироваться на фундаменте крепких пропорциональных соотношений в экономике страны, а также на развитии инновационных технологий, которые должны активно внедряться в отрасль.

Центральным вопросом промышленной политики является создание и определение механизмов государственной поддержки промышленных предприятий, выражающихся в стимулировании инвестиций в форме субсидий, кредитов и налоговых льгот.

Главная цель реализации промышленной политики – это обеспечение подъема промышленности за счет повышения конкурентоспособности на внешнем и внутреннем рынках [2, с. 16].

Немаловажной целью также является формирование конкурентоспособного промышленного комплекса, деятельность которого бы характеризовалась наличием и развитием высокотехнологичного ядра.

Российская промышленная политика последних лет направлена на поиск решения проблемы внедрения передовых технологий в промышленности.

Инновационная активность отечественных предприятий на данный момент низка.

Как отмечает руководитель Российской инженерной академии Борис Гусев, технологический уровень экономики зависит от двух факторов — инвестиций и инноваций. И если в России состояние дел в сфере инвестиций постепенно улучшается, то доля инноваций в них едва достигает 10 %. Следовательно, конкурентоспособные технологии, машины и оборудование, включая импорт, имеют такой же удельный вес в технологической базе страны. «Мы покупаем машины, а не лицензии, поэтому уже завтра оказываемся без запчастей. Такая инновационная политика, к сожалению, не приводит к быстрому экономическому росту и высокому качеству продукции», — констатирует академик [3, с. 31].

Важным мероприятием в истории отечественного авиапрома явилось создание единой корпоративной структуры, получившей название «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК).

Сохранение и последующее развитие отечественного авиапрома должны рассматриваться как национальная задача, в связи с тем, что отрасль имеет огромное значение, как в военной, так и в гражданской сферах.

К 2015 г. ОАК прогнозирует интенсивный рост за счет внедрения новых рыночных проектов в гражданской и транспортной авиации, а также интенсивного технологического развития. В гражданской авиации планируется запустить и, впоследствии, наладить производство конкурентоспособных воздушных судов, в том числе региональных самолетов.

Авиационные комплексы должны быть укомплектованы самым *инновационным оборудованием*.

Главные аспекты модернизации российской промышленности на примере авиапрома:

1. Необходимо обеспечить развитие и стабильное функционирование всей отрасли, ее конкурентоспособность, инвестиционную привлекательность, что в итоге должно привести к упрочению позиций российского авиастроительного комплекса на мировом рынке.
2. Принципы управления государственными программами должны учитывать требования Всемирной торговой организации.
3. Цели государства по отношению к авиапрому должны состоять в создании соответствующих условий, которые бы обеспечивали эффективно функционирующую инфраструктуру авиаперевозок.
4. Необходимо обеспечить высокое качество авиационной техники, технологические параметры которой могут быть в дальнейшем сопоставимы с моделями конкурентов.
5. Необходимо ускоренными темпами развивать новые проекты в авиации; активно финансировать техническое перевооружение с целью устранения технологического разрыва с лидерами; увеличивать уровень использования информационных технологий и применения инноваций.

Благодаря этому, в будущем Россия должна выступить на мировом рынке в качестве системного интегратора новых самолетов.

Также, авиационная промышленность России для успешного развития должна сегодня решить *одну из важнейших задач* — обеспечить себя квалифицированными кадрами.

В настоящее время наблюдается значительное старение кадров, как отмечают многие отечественные аналитики.

В целом, российское авиастроение постепенно восстанавливает свои силы и начинает набирать темпы роста.

Но годы недофинансирования негативно сказались на ситуации в отечественном авиапроме.

Развитие отечественного авиапрома — это одна из задач, призванных обеспечить реализацию транспортного потенциала России в настоящее время.

По поводу модернизации авиапрома российские государственные деятели говорят достаточно часто.

К примеру, премьер-министр Дмитрий Медведев считает господдержку одним из ключевых условий развития современной отрасли авиастроения. Медведев отметил, что залог успеха авиастроителей заключается, прежде всего, в международной кооперации [4].

Вице-премьер Дмитрий Рогозин прямо предложил обязать государственные компании покупать самолеты российского производства.

Изменить процентное соотношение в пользу российских производителей будет крайне сложно, утверждают эксперты. «В силу последних макроэкономических тенденций производство самолетов в России по себестоимости получается выше, чем, например, в Гамбурге или Тулузе», — отмечает Крамаренко [4].

Основами политики Российской Федерации в области авиации (на период до 2020 года) запланировано формирование конкурентоспособной авиационной промышленности. Минпромторгом России разработан проект государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» на 2013—2025 годы.

Речь должна идти о всесторонней программе восстановления и развития системы пассажирских авиаперевозок в стране.

Решение поставленных задач должно привести к повышению конкурентоспособности отрасли на мировом рынке воздушных перевозок, а также развитию гражданской авиации России в целом.

При этом нужно отметить важность участия государства в реализации инвестиционных проектов.

Несомненно, важными целями государственной политики являются: развитие инфраструктуры, обеспечение безопасности (в том числе и защита от терроризма), НИОКРы, обновление парка ВС, восстановление сети аэродромов, совершенствование системы подготовки летного и технического персонала.

Важнейшим инструментом комплексного решения проблем экономической политики страны является создание полноценно разработанных Государственных программ и Федеральных целевых программ (ФЦП).

Директор по маркетингу Московского аэропорта Домодедово Владимир Камынин, говоря о российском рынке авиаперевозок отметил: «Несмотря на сложности переходного и весьма неустойчивого состояния, в котором пребывает наша авиационная отрасль, за последние 10—15 лет в ней сформировались качественные бизнес-единицы, которые не уступают мировым авиационным брендам по показателям, характеризующим компании с «выдающимися» результатами. Зачастую они даже опережают ведущих мировых перевозчиков по критериям *инновационности* и тем самым генерируют новый уровень конкурентоспособности всей национальной отрасли» [5].

На развитие гражданской авиатехники России в 2014 году планируется потратить 43,2 млрд. руб. (вместо 45,5 млрд.), а в 2015 году — 45,9 млрд. руб. (вместо запланированных 48,42 млрд. руб.) [6].

В целом же, до 2025 года на стимулирование авиастроения планируется потратить свыше 991 млрд. рублей, чтобы достичь цели — в разы увеличить долю России на мировом рынке [6].

Инновационное развитие авиации рассматривается в качестве локомотива модернизации.

Объем закупок самолетов для ВВС России с 90-х годов постоянно снижался.

Приведу интересную таблицу:

Таблица 1.

Рейтинг российских авиационных компаний за 2003 и 2008 гг.

Рейтинг 2008 (2003)	Компания	Объем продаж в 2003 г. (млн долл)	Объем продаж в 2008 г. (млн долл)	Чистая прибыль 2008 (млн долл)
36 (-)	ОПК «Оборонпром»	-	4 863,4	-211
81 (50)	АХК «Сухой»	641	2 172,0	-88
161 (66)	Корпорация «Иркут»	522	1 248	-33
195 (56)	Корпорация «Аэрокосмическое оборудование»	582	1 029	5,7
309	Уфимское моторостроительное ПО	-	601,8	-172
388	ММП «Салют»	532	467,2	-53
166	Улан-Удэнский вертолетный завод	227	-	-
172	НПО «Сатурн»	216	-	-

Источник: журнал «Эксперт», No.37, 2004, № 38, 2009

Таблица 2.

Ведущие мировые производители авиационной техники

Название фирмы	Валовой объем продаж 2007, млрд. долл.	Количество работников	Выработка на работника
Boeing (США)	66,387	159300	416
EADS (ЕС)	53,533	116443	459
Lockheed-Martin (США)	41,662	140000	299
Northrop Grumman (США)	31,428	120000	322
BAE Systems (Великобритания)	27,240	97800	326

Источник: *Flight International*, 12-18 августа 2008

Очевидно, что при наличии таких серьезных конкурентов ведущие российские авиационные компании не в состоянии проводить НИОКР без поддержки извне. Какое решение здесь можно посоветовать? Возможно, имеет смысл создавать вместо госкорпораций авиационно-сырьевые холдинги: есть возможность обоюдного сотрудничества: авиационная составляющая холдинга получает напрямую деньги на НИОКР от сырьевой составляющей и государства, а сырьевая составляющая — статус «инновационной» компании с соответствующими налоговыми послаблениями.

Итак, задача — вернуть авиационной отрасли инновационную направленность и привлекательность.

Список литературы:

1. Антикризисное управление. Промышленная политика.— [Электронный ресурс]— Режим доступа. — URL:https://online.muiv.ru/media/lib/books/antikrizisnoe-upravlenie/xbook014/book/index/index.html?go=part-004*page.htm (дата обращения 27.03.2014).
2. Горячева Т.В. Инновационная деятельность как главный фактор промышленного роста. М., 2010., С. 16.
3. Глазьев С.Ю. Тенденции и проблемы экономического развития России // Современная конкуренция. — 2007. — № 2. — С. 31.
4. Авиация + Гос. регулирование и финансирование — [Электронный ресурс] — Режим доступа. — http://vprk.name/news/95743_premier_obyavil_o_problemah_aviaproma_rossii.html (дата обращения 25.03.2014).
5. Новости авиакомпаний. 10 лет с Московским аэропортом Домодедово. — [Электронный ресурс]— Режим доступа. — <http://www.aviasales.ru/airlinenews?page=24>. (дата обращения 29.03.2014).
6. Минпромторг сокращает планы по производству авиатехники. — [Электронный ресурс] — Режим доступа. — <http://www.gazeta.ru/business/2014/02/04/5881541.shtml>. (дата обращения 03.04.2014).