

УДК 338.2

Н.Н.Тимонина, Н.С.Козлова (1 курс, каф. МБ), А.В.Арфас, асс.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ОТРАСЛЕЙ РОССИИ (НА ПРИМЕРЕ АВИАСТРОЕНИЯ)

В истории развития авиации было несколько эпохальных научно-технических проблем, получивших название «барьеров» – звуковой, тепловой, информационной. В последнее время возник новый – экономический. Причём возник в ипостасях – естественной и искусственной. Естественная связана с удорожанием стоимости создания авиационных комплексов от поколения к поколению. С этим можно бороться только научно-техническими средствами. Искусственная связана с кризисным состоянием экономики России, и с этим можно бороться, только адаптируясь к этому состоянию, а также стремясь внести максимальный вклад авиапромышленности в его улучшение.

Неоднозначность результатов реформ, осуществлённых в оборонной промышленности России в последние десятилетия XX века, оказалась весьма чувствительной для АПК.

Можно выделить следующий ряд проблем:

- запредельно снижен государственный оборонный заказ на авиапромышленную технику;
- практически разрушен внутренний рынок авиационной техники, и только экспорт (в основном боевых самолётов) даёт какую-то финансовую подпитку некоторым предприятиям;
- не дала ожидаемых результатов слабо продуманная и мало управляемая конверсия разработок и производства;
- быстрыми темпами «стареют» основные производственные фонды и уникальная стендовая и испытательная база, накапливается технологическое отставание от современного мирового уровня;
- в авиапроме образуется «разрыв поколений», то есть происходит значительное сокращение и ухудшение структуры и квалификации научных работников, проектировщиков и производственников.

С другой стороны, сам авиапромышленный комплекс, несмотря на все негативные действия в отношении него, ещё жив и вполне работоспособен – благодаря, в основном, огромному прошлому научно-техническому и производственно-техническому заделу.

Авиационная промышленность по определению является одной из важнейших отраслей любой страны, претендующей на роль авиационной державы. Россия в этом смысле не является исключением, даже скорее наоборот – в ней (ещё в СССР) это проявилось и пока проявляется особенно ярко. К 1917 году Россия располагала более чем 15-ю самолёто- и двигателестроительными заводами, которые выпускали как самолёты иностранной разработки, так и отечественные (например, самолёт «Илья Муромец»). Уже к середине 50-х авиационная промышленность СССР превратилась в «монстра», способного в одиночку обеспечить противостояние всему миру, по крайней мере, в области боевой авиации, а отставание в области гражданской было небольшим. К 1980 году авиастроение заняло первые позиции в структуре промышленности производства страны. Стал ощутим экспорт военной и гражданской техники, приносивший стране дополнительный доход.

В 1992 году страна встала на путь строительства такого капитализма, от которого западные страны давно отошли. Оборонный комплекс оказался брошенным, что привело, в конечном счёте, к почти полной потере контроля государства над оборонной промышленностью и поставило её саму на грань выживания. В 1998 году оборонная промышленность – основная российская высокотехническая отрасль – находится в критической стадии распада. Федеральные власти, начиная с 1992 года, не исполняют свои конституционные обязанности по обеспечению обороноспособности страны и прав трудящихся, занятых на предприятиях оборонного комплекса.

Более 60%, экспортных поставок, осуществляемых предприятиями ОПК, приходится на долю авиационной промышленности. Однако, препятствием существенному увеличению её вклада в российскую экономику является развал внутреннего и значительное сужение внешнего рынков сбыта её основной продукции – гражданской авиационной техники. Соотношение внутренних и мировых цен по основным видам продукции авиационной промышленности остаётся пока благоприятным. Цены на конкурентноспособную отечественную авиационную технику всё ещё 20-30% ниже мировых. Кроме того, следует учитывать, что огромную ценность для экономики страны в целом имеет технологическая база авиационной промышленности. Несмотря на то, что в последнем десятилетии воспроизводство шло явно недостаточными темпами, авиационная промышленность продолжает оставаться генератором и носителем технологий, относящихся к категориям двойных и критических.

Можно выявить следующие пути решения проблем.

Во-первых, следует увеличить государственный оборонный заказ на авиапромышленную технику.

Во-вторых, необходимо увеличить капитализацию лизинговых компаний до уровня, обеспечивающего их деятельность за счет собственных средств и постановлениями правительственных органов. При рассмотрении госбюджета предложено увеличить расходы по программе развития гражданской авиационной техники России в 2002-2010 годах и на период до 2015 года с 2,4 млрд. руб. до 3,6 млрд. руб., а также признано целесообразным создание рабочей группы в Госдуме по выработке поправок к действующим законам по созданию условий для производства новой гражданской авиационной техники в России.

В-третьих, следует производить конкурентноспособную гражданскую авиацию, где использование возможностей и частного, и государственного капитала должно быть максимально эффективным.

В-четвёртых, для получения финансовых ресурсов, необходимых для развития авиастроения, следует модернизировать производство, привлечь внутренние и зарубежные инвестиции, расширить международную кооперацию.