

УДК 629.7.05

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ В РОССИИ

Ерохина К.К., студент гр. ОУб-181, II курс

Научный руководитель: Бугрова С.М., к.э.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет

имени Т.Ф. Горбачева,

г. Кемерово

Авиационная промышленность относится к высокотехнологической отрасли машиностроения, основными задачами которой являются проектирование, производство, испытания, ремонтные работы, процесс утилизации авиатехники.

Во второй половине 1980-х годов советский авиапром начал отставать от своего американского конкурента и вскоре вступил в экономический кризис, который привел к сокращению объемов производства. Был и положительный опыт. Так, к середине 1990-х годов Россия стала поставлять авиатехнику за рубеж. Один из наиболее значительных примеров – заключение в 1996 году контракта с Индией [1].

В последние годы авиационная отрасль существовала в основном за счет прежних советских научных, технических, конструкторских и технологических резервов. Хроническая нехватка финансовых ресурсов, которая была ограничена узким кругом государственных и федеральных целевых программ, приводила к задержке или приостановке перспективных исследований и разработок. Без крупных инвестиций в инновации становилось все сложнее конкурировать с западными компаниями [2].

Поэтому в начале 2000-х годов авиационная промышленность претерпевала общеизвестные проблемы: катастрофически не хватало финансовых средств; производство часто оставалось незавершенным из-за невозможности возмещения затрат в результате постоянного совершенствования государственного оборонного заказа.

Для успешного развития отрасли сегодня необходимо:

-совершенствование системы государственного стимулирования приобретения авиатехники экспортёрами;

- стимулирование внутреннего спроса (прежде всего спроса со стороны небольших региональных авиакомпаний);

- развитие системы субсидирования процентных ставок на кредитование самолетов в целях обеспечения наиболее привлекательного финансового пакета;

- развитие института лизинга через законодательное оформление схемы оперативного лизинга [3].

Перспективы авиационной промышленности России в последние годы выглядят довольно обнадеживающе. Основная доля поставок военной техники приходится в последние годы на внутренний рынок, так как главной задачей является обновление парка воздушных судов Вооруженных сил РФ.

Например на Иркутском авиазаводе (ИАЗ), который входит в состав корпорации «Иркут», был построен четвертый летный образец перспективного ближне-среднемагистрального авиалайнера МС-21-300, который впервые поднялся в воздух 25 декабря 2019 г. Сейчас в ИАЗ ведется сборка пятого летного образца самолета МС-21-300. Положительно, что на этой машине будут установлены два отечественных двигателя ПД-14 [6].

С целью создания высококонкурентной авиационной промышленности и закрепления ее позиции на мировом рынке постановлением Правительства РФ была утверждена Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Задачи программы:

- создание корпораций мирового уровня в ключевых сегментах авиастроения;
- создание научно-технического резерва, обеспечивающего мировое лидерство в авиационных технологиях;
- развитие кадрового потенциала авиационной промышленности;
- совершенствование правовых норм в сфере авиационной промышленности;
- продвижение продукции отечественной авиационной промышленности на внутренних и внешних рынках, размещение современного производства основных иностранных компаний отрасли и импортозамещение [4].

Так перед «Объединенной авиастроительной корпорацией» (ОАК) правительство РФ поставило задачу «занять третье место в мире по производству гражданских воздушных судов к 2025 году» [1].

В качестве основных мер дальнейшего развития авиационной промышленности России правительство рассматривает институциональные и инвестиционные (механизмы государственной поддержки, выделение средств для субсидируемых лизинговых компаний для компенсации затрат на выплату процентов по кредитам) и реализацию инновационных проектов, в том числе использование газомоторного топлива и топлива из возобновляемых источников энергии [5].

Основными препятствиями для усиления инвестиционной активности в России для иностранных инвесторов остаются сложные механизмы принятия решений на государственном уровне, высокая коррупция и наличие ряда противоречий в нормативно-законодательной базе.

Подводя итоги можно сказать, что авиационная промышленность России, несмотря на глубокие экономические трудности, сохраняет свой базовый научно-технический и производственный потенциал, позволивший создать и сертифицировать в последние годы ряд образцов гражданской авиационной техники, не уступающих мировым аналогам.

Дальнейшее повышение конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности на мировом рынке требует создания такого комплекса компаний, который будет способен предоставить полный спектр услуг, от проектирования самолета до его послепродажного обслуживания.

Список литературы:

1. Павлов П.В. Перспективы и стратегические направления развития авиационной отрасли промышленности России // Вестник Таганрогского института управления и экономики. - Выпуск № 5 – 2016.
2. Бугрова С.М., Степанова Д.С. Проблемы и перспективы развития машиностроительной отрасли в Кузбассе// Социально-экономические проблемы развития старопромышленных регионов: Сборник материалов международного экономического форума, посвященного 65-летию КузГТУ.- Кемерово, 2015. С. 5
3. Клочков В.В., Критская С.С. Прогнозирование влияния экономических санкций на развитие российской авиационной промышленности. - 2017. - С. 58 - 67.
4. Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». –Утверждена постановлением Правительства РФ 15.04.2014 № 303.
5. Кузьмина Л.В. Авиационная промышленность России: современные проблемы и перспективы развития // Журнал Вестник современных исследований. - 2018. - С. 499-501.
6. Иркутский авиационный завод. [Электронный ресурс]: <http://www.irkut.com/about/irkutsk-aviation-plant/> (дата обращения: 03.03.2020)