

Секция
«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ
В СОВРЕМЕННОМ БИЗНЕСЕ»

УДК 338.984

РОССИЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

М. А. Дмитриева, А. И. Тюменцева
Научный руководитель – Е. В. Сумина

Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М. Ф. Решетнева
Российская Федерация, 660037, г. Красноярск, просп. им. газ. «Красноярский рабочий», 31
E-mail: katrinsv@yandex.ru

Рассматривается состояние авиационной промышленности России, а также в период СССР. Выявлены основные проблемы отечественного авиационного производства. Приводится пример о самолёте современного российского производства, и результаты его экспорта за рубеж.

Ключевые слова: авиационная промышленность, самолёт, конкуренция, производство, Россия, СССР.

RUSSIA AS A PART OF INTERNATIONAL AVIATION INDUSTRY

M. A. Dmitrieva, A. I. Tyumenceva
Scientific supervisor – E. V. Sumina

Reshetnev Siberian State Aerospace University
31, Krasnoyarsky Rabochy Av., Krasnoyarsk, 660037, Russian Federation
E-mail: katrinsv@yandex.ru

Condition of Russian and USSR's aviation industry is considered. Main problems of aviation production are discussed. An example about plane which was produced in Russia and its export results are also considered.

Keywords: aviation industry, plane, competition, production, Russia, USSR.

В настоящее время одной из ключевых отраслей отечественной промышленности, обеспечивающих реализацию национальной стратегии перехода на инновационную модель развития экономики, является авиастроение. На сегодняшний день отечественное авиастроение в значительной степени утратило часть своих позиций на мировых и отечественных рынках. Отчасти это обусловлено последствиями резкого сокращения в постсоветский период размеров ее финансовой поддержки, что в результате привело к снижению объемов производства российской авиатехники.

Россия – одна из шести стран, которая может самостоятельно спроектировать, построить и запустить в небо гражданский самолет. Чтобы вернуть российское небо российским самолетам, надо научиться заниматься бизнесом и перестать ссориться с Западом.

Лидерами в области самолетостроения всегда были США в лице Boeing, в 1974 году к ним подтянулась Европа с Airbus. В 1990-х на рынке региональных самолетов заявила о себе Бразилия (Embraer), а с начала 2000-х – Канада (Bombardier). Последние годы попасть в эту когорту пытается Япония (Mitsubishi и Honda). Свой лайнер уже построил и Китай (ARJ21 Xiangfeng – «Летающий феникс») [1].

Выведение самолётов на международный рынок не являлось основной целью авиационной промышленности СССР так, как главным потребителем был «Аэрофлот», а на экспорт шла небольшая часть.

С 1974 по 1991 год в СССР было собрано 5750 самолетов (из них гражданских лайнеров – 2611), в то время как компанией Boeing – 4297, а Airbus – 800 (его взлет начался в 1990-х). За 20 с лишним постсоветских лет Россия собрала всего 559 самолетов (сейчас – 20-30 в год), половина которых была выпущена в 1991-1994 годах. Примерно по столько же Boeing и Airbus собрали за один 2012 год [1].

Несколько лет после распада СССР авиапром жил по инерции. В 1991-1995 годах было выпущено 219 самолетов «старых» марок Ту-154, Ил-62, Ил-86 и Як-42, после чего заводы в Самаре, Воронеже и Саратове перешли на штучное производство для государственных нужд (ГТК «Россия», «Газпром», ВВС) и некоторых стран (КНДР, Судан, Куба, Иран, Ливия и другие). К середине 2000-х и этот бизнес прекратился. Оставшиеся заводы продолжили выпускать запчасти и ремонтировать летающие самолеты, а некоторые и вовсе обанкротились. По всему миру сейчас эксплуатируются 52 Як-42, а проходить ТО для них и покупать запчасти негде [2].

Действительно, конкуренция на мировом рынке гражданского самолетостроения обладает значительно большим количеством характерных особенностей, нежели в военной, технической или эксплуатационной сфере. В силу наличия существенных барьеров на входе в эту отрасль, конкурентные отношения в ней характеризуются высокой динамикой и неопределенностью в долгосрочной перспективе, однако, в то же время, относительной стабильностью в краткосрочном периоде.

Главная проблема еще со времен СССР – качественное серийное производство. Если самолет удастся сертифицировать за рубежом, то завод по его изготовлению не может обеспечить качество, идентичное выставочному образцу. Одна из причин – недостаток рабочих рук. В СССР на авиазаводах в основном работали люди с высшим образованием. Кроме того, считалось, что они могут сами разобраться в чертежах, и работа над сборкой самолета превращалась в многочасовые походы по цехам в поиске деталей. Неизбежные при таком подходе ошибки приходилось исправлять постфактум. На Западе сборкой самолетов занимаются работники низкой квалификации, но по строгой инструкции [1].

Вторая проблема это модель финансирования. Авиапром – это в первую очередь длинные деньги. В России с ними всегда были проблемы, а сейчас ситуация еще ухудшилась. Высокие ставки сильно влияют на условия функционирования авиабизнеса.

Одним из основных направлений развития российских авиастроительных предприятий является активизация инновационной деятельности по разработке новых конструктивно-технологических решений, эффективная реализация которых в новых образцах авиационной техники позволит увеличить объем производства в данном секторе промышленности, что придаст импульс интенсивному развитию сопряженных с ним отраслей отечественной экономики.

На сегодняшний день Россия активно поставляет за рубеж самолёт отечественного производства SSJ-100 (Sukhoi SuperJet 100) [3].

Самолёт разработан компанией «Гражданские самолёты Сухого» при участии ряда иностранных компаний, в их числе корпорация «Боинг». Производится в Комсомольске-на-Амуре заводом «КнААЗ».

SuperJet 100 начали разрабатывать в начале 2000-х, а в эксплуатацию первый самолёт поступил в 2011 году [4]. Собственно, к советскому авиапрому этот самолет почти не имеет отношения. Стратегическим консультантом выступил Boeing, финансовым партнером – итальянская компания Alenia Aermacchi. Комплектующие на 80 % импортные. Шасси производит Messier-Bugatti-Dowty (Франция), колеса и тормоза – Goodrich Corporation (США), гидравлику – Parker Hannifin Corporation (США) и Parker-Ermeto (Германия), систему управления полетом – Liebherr Aerospace (Германия), программное обеспечение – Thales Group (Франция), авионику – Honeywell International (США), электрику – Hamilton Sundstrand (США), противопожарную систему – Autronics (США) [1]. Основными эксплуатантами SSJ-100 являются как российские компании (АК «Аэрофлот», АК «Трансаэро», АК «Газпромавиа» и др.), так и зарубежные. Например, АК «Армавиа» – Армения, LaoCentral – Лаос, Interjet – Мексика, Blue Panorama Airlines – Италия, Comlux – Швейцария и другие.

Россия стремится к тому, чтобы в авиационной промышленности принимало участие не только государство, но и бизнес, в частности, авиаперевозчики, которым уже сейчас необходимо значительно обновлять парк самолетов, построенных еще в советский период.

Современная авиастроительная отрасль в России коренным образом отличается от той, которая существовала в эпоху СССР. Причина этого – постоянное повышение требований к техническим и эксплуатационным характеристикам воздушных судов. Авиационная промышленность по праву име-

нуется локомотивом модернизации российской экономики. Именно в этой отрасли внедряются инновационные решения, оказывающие системный эффект на развитие всего промышленного сектора.

Библиографические ссылки

1. Никитин А. Подъёмная сила Родины // Коммерсантъ. 2014. 6 окт.
2. Шапкин В. С. Состояние и перспективы развития гражданской авиации России // Доклад на конференции. 2013.
3. Шапкин В. С. Количественно-качественная характеристика парка отечественных самолетов раннего и нового поколений. Состояние и пути дальнейшего совершенствования системы поддержания их летной годности // Доклад на конференции. 2013.
4. URL: <http://www.aif.ru/dontknows/eternal/1196678> (дата обращения: 30.03.2015).

© Дмитриева М. А., Тюменцева А. И., 2015