Содержание

[Конкуренция на мировом рынке авиации» 3](#_Toc346669452)

[1. Современное понимание конкуренции 5](#_Toc346669453)

[2. Конкуренция в авиационной промышленности в контексте реализации промышленной политики 7](#_Toc346669454)

[3. Кризисные явления в авиационной промышленности 9](#_Toc346669455)

[4. Вертикальная интеграция 14](#_Toc346669456)

[5. Государственная поддержка авиастроения в России 15](#_Toc346669457)

[6. Инновационные разработки в авиастроении 18](#_Toc346669458)

[Заключение 22](#_Toc346669459)

[Список использованных источников 23](#_Toc346669460)

Конкуренция на мировом рынке авиации

Введение

Стабильная работа российской авиационной промышленности создает предпосылки для сохранения и развития целого ряда высокотехнологичных предприятий, обеспечивает «интеллектуализацию» структуры ВВП, опережающее развитие экспорта продукции машиностроительного комплекса, а также импортозамещение в ключевых продуктовых сегментах. Кроме того, авиационная промышленность и ее смежные отрасли играют важнейшую социальную функцию, обеспечивая высококвалифицированные рабочие места на производстве, в научно-исследовательских институтах, конструкторских бюро, вузах и техникумах. Основными сегментами отрасли являются самолетостроение, вертолетостроение, двигателестроение и авиаприборостроение.

В условиях становления инновационной экономики основными факторами социально-экономического развития становятся научно-технический прогресс, информационные технологии, широкое распространение и использование инноваций. В этой связи, вопросы конкурентных отношений в отраслях промышленности приобретают первостепенное значение.

В данном реферате поставлена задача обосновать актуальность темы диссертационного исследования на тему «Конкуренция на мировом рынке авиации». Несмотря на то, что термин «авиация» охватывает достаточно большую группу отраслей авиационной промышленности, эксплуатации воздушного транспорта, его технического обслуживания и ремонта, а также еще большую сферу военной авиации, а данной работе термин «авиация» предполагается целенаправленно сузить, и понимать под ним сферу гражданского самолетостроения.

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 высоким динамизмом и неопределенностью в долгосрочной перспективе, однако, в то же время, относительной стабильностью в краткосрочном периоде.

Анализ формирующихся в современной авиационной промышленности конкурентных отношений является актуальным, но пока мало исследованным направлением в экономической науке. Целостный понятийный аппарат, методологический и аналитический инструментарий еще только формируется. Развитие направления исследований в этой области обусловлено не только уровнем наукоемких технологий, но и становлением и развитием глобальной информационно-сетевой экономики, инноваций, Интернета, электронного бизнеса. Теоретические аспекты исследования новой экономики и формирования сетевых структур сегодня занимают ведущее место в структуре экономических исследований.

В этой связи, в данном реферате будут сформулированы основные положения, позволяющие говорить о проблемах развития авиационной промышленности, как об актуальных.

# Современное понимание конкуренции

Конкуренция и рынок в современном российском обществе выступают важнейшими характеристиками социально-экономической реальности, поскольку конкуренция является одним из неотъемлемых атрибутов рыночного общества. По форме конкуренция представляет собой соперничество, а по содержанию – процесс борьбы за более благоприятные условия социальной деятельности в целях достижения определенной цели. Хозяйственная и политическая жизнь пронизана соревновательным духом – духом конкуренции. Примечательно, что соревновательный дух характерен и для видов деятельности, лишенных практического значения.

Термин «конкуренция» происходит от латинского глагола concurrere, что означает «сталкиваться». Длительное время данный термин существовал в обыденной речи, и только с эпохи Просвещения понятие «конкуренция» начинает использоваться в научных трудах мыслителей того времени.

Согласно В.И. Далю «конкуренция» от латинского «конкурс» означает соревновательный иск, состязанье, спорованье, соперничество, соискательство, соревнованье[[1]](#footnote-1).

Согласно М. Фасмеру «конкуренция» от латинского «concursus» означает стечение, столкновение, содействие[[2]](#footnote-2).

Согласно С.И. Ожегову «конкуренция» – это соперничество, борьба за достижение больших выгод, преимуществ[[3]](#footnote-3).

В «Словаре иностранных слов»[[4]](#footnote-4) «конкуренция» выводится из позднелатинского concurrentia, concurrere – сталкиваться, и дается два толкования – одно общее, другое частное:

а) соперничество, борьба за достижение лучших результатов на каком-либо поприще (общее);

б) борьба между частными товаропроизводителями за выгодные условия производства и сбыта товаров (частное, применительно к экономической деятельности). В рамках последнего далее дается особенное толкование: конкуренция «при капитализме – борьба между капиталистами за получение наивысшей прибыли».

Историческими предпосылками введения понятия «конкуренция» в научный оборот явилась ситуация нивелирования наследственных, сословных привилегий и утверждение в ряде стран принципов демократии и рыночной экономики.

В рамках классической и неоклассической экономических школ (Ф. Эджуорт, Ф. Найт[[5]](#footnote-5), Дж. Стиглер, К. Макконел и С. Брю[[6]](#footnote-6)) принято считать, что конкуренция может существовать только в рыночной экономике и только при определенных структурных условиях, главным из которых является наличие множества равносильных производителей с приблизительно однородными товарами. Кроме того, с точки зрения представителей структурного подхода, конкуренция существует тогда, когда фирмы получают возможность не учитывать действия друг друга. В результате подобного понимания конкуренции исследовательский фокус представителей структурного подхода направлен на изучение и анализ структуры рынка и происходящих в нем процессов с целью выявления наличия/отсутствия конкуренции.

Как указывают представители других теоретических направлений в экономической науке (концепции несовершенной, монополистической, динамической конкуренции), изучение конкуренции в контексте ее неоклассического понимания с неизбежностью приводит к выводу о том, что конкуренция не существует в каждом конкретном виде и типе действия и взаимодействия, пусть даже объектом изучения является самая рыночная и развитая сфера хозяйствования, в которой ее наличие подразумевается как само собой разумеющийся факт. В этой связи, применительно к отрасли авиационной промышленности, представляется актуальным вопрос о факторах, оказывающих влияние на конкурентные отношения в ней. Как представляется, этот вопрос требует дополнительного исследования.

# Конкуренция в авиационной промышленности в контексте реализации промышленной политики

Как отрасль промышленности авиастроение зародилось в начале XX в., продолжила свое развитие в период Первой Мировой войны, но особенно бурно стала развиваться в годы Второй Мировой войны и после ее завершения. Сейчас авиационная промышленность является одной из наиболее концентрированных отраслей современной промышленности. На сегодняшний день производством самолетов занимается около 80 фирм в 20 странах мира.

Крупнейшие авиапроизводители находятся в США, ЕС, Бразилии и России. Отдельные фирмы концентрируются на выпуске только одного вида продукции, а уже вместе они являются поставщиками деталей для основных авиастроителей.

В России первые авиапредприятия появились в 1910-1912 гг. До революции насчитывалось около 15 небольших авиационных заводов, на которых трудилось примерно 10 тыс. рабочих. 28 июня 1918г. вся авиационная промышленность была национализирована. Огромную роль отечественное авиастроение сыграло в годы Великой Отечественной войны, как на фронте, так и в тылу, участвуя в эвакуации и являясь грузоперевозчиком.

Наивысшего расцвета авиационная промышленность достигла в 70-80-е гг. XX столетия, когда были созданы лучшие образцы авиационной техники СССР. Распад Советского Союза не изменил ориентацию развития авиации, которая направлена на ее совершенствование, не смотря на то, что вся авиационная промышленность, как и страна в целом, оказалась в глубоком кризисе: выпуск самолетов и вертолетов уменьшился в несколько раз, закупки со стороны государства практически полностью прекратились. Единственным спасением был экспорт, где Россия оставалась и остается одним из мировых лидеров. Это в какой-то мере спасло военную авиационную промышленность.

Гражданское же авиастроение оказалась в условия жесткой конкуренции со стороны других мировых авиастроителей, таких как «Boeing», «Airbus» и др. Самолеты российского производства не подходили под мировые стандарты, касающиеся технических характеристик, безопасности, сервисному обслуживанию и т.д. А именно эти факторы сегодня являются определяющими на рынке гражданской авиации. Переход на рыночные рельсы потребовал полного изменения в сфере управления авиационной промышленностью, обновления инфраструктуры, обслуживания и эксплуатации самолетов. Появились сотни компаний, занимающихся авиаперевозками, хотя количество пассажиров сократилось, что в свою очередь привело к переизбытку парка самолетов. Поэтому на рубеже веков самолеты в России выпускались единичными экземплярами. На сегодняшний день Правительством разработана стратегия развития авиационной промышленности на ближайшие годы. Согласно данной стратегии, Россия должна стать третей мировой авиационной державой (после США и ЕС), необходима интеграция в мировую авиационную промышленность, с изменением структур организации и управления. Так была создана Объединенная Авиационная Корпорация (ОАК). В нее вошли всемирно известные бренды «Су», «Миг», «Ил», «Ту», «Як», заводы, изготавливающие их продукцию, и лизинговые компании.

Все производители авиационных двигателей так же были объединены в одну корпорацию. То же самое произошло и в других отраслях авиационной промышленности, приборостроении и агрегатостроении. Эти корпорации должны быть диверсифицированы, т.к. производство только авиационных деталей не сможет обеспечить их устойчивое положение на рынке. По мнению экспертов, сосредоточение России на разработке и производстве самолетов, перевозящих до сотни пассажиров, позволит нашей стране вернуть утраченные после распада СССР позиции. 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. Согласно той же стратегии развития, уже к 2015г. российская авиационная промышленность должна выйти из затяжного кризиса.

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

# Кризисные явления в авиационной промышленности

Системный кризис в авиационной деятельности в России в значительной степени отразился на функционировании авиационной промышленности. Если в 1990 году в СССР было выпущено более 500 самолётов, из которых около 100 гражданских, а в 1992 году в Российской Федерации – более 80 гражданских магистральных самолётов, то уже к середине 1990-х годов и в дальнейшем выпуск не превышал 10-15 единиц.

В 2004 году была разработана концепция создания Объединенной авиастроительной компании и проекта Комплексной программы продвижения продукции отечественных авиастроительных предприятий, направленных на создание эффективно функционирующей инфраструктуры авиаперевозок, поддержку модели экономического роста, задействующей потенциал высоких технологий, повышение конкурентоспособности российских корпораций на глобальных рынках. В том же году были начаты работы по созданию нового конкурентоспособного регионального самолета SukhoiSuperJet-100 (SSJ), а также работы по созданию нового конкурентоспособного ближнесреднемагистрального МС-21.

В 2005 году Минимтерством промышленности и энергетики Российской Федерации была разработана Стратегия развития авиационной промышленности России на период до 2015 года и проект Комплексной программы продвижения продукции отечественных авиастроительных предприятий. Российским ОАО «НПО «Сатурн» и французской компанией Snecma начаты работы по созданию двигателя SaM-146 для проекта SukhoiSuperJet-100.

24 августа 2006 года Правительство Российской Федерации приняло решение существенно увеличить объемы финансирования НИОКР по созданию новейших образцов гражданской авиационной техники.

9 ноября 2006 года на заседании Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации принято решение об учреждении ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация». При Минпромэнерго России образован Совет по техническому регулированию в авиастроении.

26 сентября 2007 года в г. Комсомольске-на-Амуре состоялась выкатка первого экземпляра российского регионального самолета SukhoiSuperJet-100.

22 декабря 2008 года Минпромторг России подписал государственные контракты с ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» на формирование концепции программы создания широкофюзеляжного ближнесреднемагистрального самолета и проведение работ по глубокой модернизации Ту-204.

В ноябре 2008 года в Москве в присутствии Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева и Премьер-министра Италии Сильвио Берлускони подписано Соглашение о совместном предприятии по организации сборочного производства гражданского вертолета AgustaWestland AW139 в России.

В 2009 г. реализуется стратегия развития газотурбинного двигателестроения в авиационной промышленности Российской Федерации на 2008-2015 годы и на период до 2025 года. Объем инвестиций – 410,9 млрд рублей. Также в 2009 году был разработан эскизный проект самолета МС-21, проведены работы по созданию и проведению сертификационных испытаний модификации двигателя ПС-90А, получен сертификат типа. С 18 по 23 августа 2009 года в Жуковском состоялся 9-й Международный авиационно-космический салон «МАКС-2009».

29 января 2010 года в г. Комсомольске-на-Амуре состоялся первый полет прототипа перспективного авиационного комплекса пятого поколения.  
24 июня 2010 года в штаб-квартире Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) в г. Кельне получен Международный сертификат по требованиям на двигатель SaM-146 для самолетов «Сухой Суперджет-100». Таким образом, «Сухой Суперджет-100» является первым отечественным самолетом, созданным по принятым в мировом авиастроении стандартам разработки и сертификации. В настоящее время портфель заказов составляет порядка 170 самолетов. Первые самолеты уже поставлены заказчикам.

В 2009 году в отрасли работали 290 предприятий и организаций, на которых было занято 450 тыс. человек.

С 16 по 21 августа 2011 года состоялся 10-й Международный авиационно-космический салон «МАКС-2011», на котором были продемонстрированы последние разработки российской авиационной промышленности: региональный пассажирский самолет SSJ-100, разработанный для него двигатель SaM-146, новый газогенератор для авиационного двигателя ПД-14 тягой 9—18 тонн для перспективного самолета МС-21.

За 5 лет реализации Стратегии развития авиационной промышленности России на период до 2015 года рост объема продаж авиационной техники превысил ожидаемый уровень (в Стратегии – 196,1%) и в 2010 году составил 212,7%. В количественном выражении в 2010 году было произведено 287 основных типов самолетов и вертолетов, из них 7 гражданских самолетов, 66 самолетов для государственной авиации, 214 вертолетов. По итогам 2011 года предусматривается рост производства авиатехники до 386 единиц (124 самолета и 262 вертолета).

По итогам 2011 года предусматривается рост производства до 386 единиц авиатехники (124 самолета и 262 вертолета).

Экспорт продукции отрасли увеличен с 58,5 млрд рублей в 2004 году до 152 млрд рублей в 2011 году.

Выпуск продукции отрасли увеличен с 148,9 млрд рублей в 2004 году до 409,3 млрд рублей в 2011 году.

В течение периода 2004—2011 годов авиастроение демонстрировало тенденцию роста промышленного производства, основным препятствием которому стали кризисные явления 2008-2009 годов. В этот период Правительство Российской Федерации действовало по двум ключевым направлениям: точечное решение застарелых финансовых проблем в балансах отдельных предприятий и оптимизация инструментов реализации Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года.

В основном авиационная промышленность сохраняется за счёт экспортных поставок, главным образом военной техники, составляющей 61,3% от объёмов производства. На мировом рынке российская авиационная промышленность обеспечивает до 25% объема продаж военной авиации и более 30% вертолётов.

Отрасль продолжает обеспечивать большой объём выпуска гражданской продукции (медицинское, приборное, энергетическое, технологическое оборудование, товары для населения), который составляет 18,5% общего объёма продукции.

Загрузка авиационной промышленности составляет не более 30-40% от проектных мощностей, износ основных фондов достигает 70%, более 64% оборудования не соответствует современным технологиям и требует замены.

Продолжает оставаться недостаточным объём фундаментальных научно-исследовательских работ в области гражданской и военной техники, в первую очередь – двигателестроения, бортового оборудования и агрегатов, тренажеростроения, информационных технологий.

Кризис в авиационной промышленности, которая является системообразующей отраслью, негативно отражается на деятельности смежных отраслей промышленности (приборостроительной, радиотехнической, металлообрабатывающей, металлургической, химической, общего и специального машиностроения и др.).

Одной из главных причин кризиса в авиационной промышленности является отсутствие в стране организованного рынка авиационной техники, обеспечивающего формирование системы долгосрочных, твёрдых и предварительных консолидированных заказов на отечественную авиационную технику. Отсутствуют реальные государственные и нормативно-правовые механизмы стимулирования создания, производства и приобретения отечественной авиационной техники для восстановления и развития внутренней транспортной системы страны.

Принятые государством меры обеспечили относительно «безболезненное» вхождение отрасли в условия глобального финансово-экономического кризиса: объемы производства отрасли остались на докризисном уровне, приоритетные проекты последовательно развивались практически без внесения кардинальных изменений в графики.

Однако, как показывает анализ состояния авиационной деятельности, проведенный в ОАО «Авиапром»[[7]](#footnote-7), системный кризис в авиастроении характеризуется следующими положениями:

* отрасль авиационной промышленности разделена на корпорации, взаимодействие которых не регламентировано;
* созданная структура не обеспечивает реализацию государственных интересов в развитии авиационной промышленности и конституционных прав населения на свободу передвижения;
* до 50% авиаперевозок осуществляется гражданской авиацией за рубеж, в то время как в развитых странах 10-15%;
* парк гражданской авиации страны состоит из 50 типов воздушных судов, в основном зарубежного производства, вместо 15-20;
* тариф на авиаперевозки в гражданской авиации России составляет до 100% среднемесячного дохода населения, в то время как в развитых странах 15-20%;
* отсутствует орган государственной власти по государственному регулированию работ разработчиков, производителей и эксплуатантов гражданской авиации.

# Вертикальная интеграция

Одной из ключевых системных инициатив в отрасли стало объединение обособленных авиастроительных предприятий в крупные интегрированные структуры. Предпосылками создания интегрированных структур в авиастроении явилась необходимость концентрации ресурсов на реализации ключевых проектов, обеспечения специализации производств, сокращения дублирующих производственных мощностей, высвобождения капитала и ресурсов, роста капитализации компаний и мобилизации капитала для инвестиций в новые проекты.

В составе авиационной промышленности созданы следующие основные интегрированные структуры: ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАО «ОАК»), ОАО «ОПК «Оборонпром», включающая ОАО «Вертолеты России» и ОАО «Управляющая компания «Объединенная двигателестроительная корпорация». В 2011 году подготовлен и внесен в установленном порядке в Правительство Российской Федерации проект постановления о включении в состав ОАО «ОПК «Оборонпром» ФГУП «НПЦ газотурбостроения «Салют». По организации – это вертикально интегрированные структуры, обеспечивающие полный цикл создания, производства и поддержки эксплуатации конечных изделий.

В стадии формирования находятся интегрированные структуры в области основных комплектующих авиационной техники и вооружений: ОАО «Концерн «Авиаприборостроение» (авиационные приборы и комплексы радиоэлектронного оборудования) и ОАО «Концерн «Авиационное оборудование» (авиационное оборудование и системы электроснабжения).

Также формируется новая интегрированная структура государственного сектора авиационной науки, призванная стать основой инновационного развития авиастроения. В настоящий период завершается согласование в федеральных органах исполнительной власти проекта федерального закона «О национальном исследовательском центре «Институт им. Н.Е. Жуковского».

Интеграция авиастроительных предприятий в холдинги позволила существенно повысить экономическую эффективность их деятельности — в последние годы отмечается неуклонный рост консолидированной выручки авиастроительных холдингов. Кроме того, в соответствии с корпоративными стратегиями осуществляется внедрение новой индустриальной модели, предполагающей техническое перевооружение предприятий отрасли. Основными целями стратегий являются снижение себестоимости продукции и повышение конкурентоспособности отечественной авиационной техники на внутреннем и внешнем рынках. Важным результатом их реализации станет и увеличение налоговых поступлений в бюджеты различных уровней.

# Государственная поддержка авиастроения в России

На протяжении 2004-2011 годов объем финансирования авиастроения по линии Минпромторга России неуклонно увеличивался.

В период 2008-2010 годов в виде субсидий предприятиями авиационной промышленности получены средства в размере более 7,7 млрд рублей, за 9 месяцев 2011 года оказана государственная поддержка в виде субсидий в размере 2,8 млрд рублей.

В рамках программы антикризисных мер Правительства Российской Федерации в 2009—2011 годах в виде взносов в уставные капиталы авиационных организаций были направлены средства в размере 115,8 млрд рублей.

Принятые меры позволили урегулировать отношения предприятий с бюджетом, кредиторами (в том числе с персоналом по зарплате), снизить дефицит оборотных средств, улучшить условия технического перевооружения и т.д., а также предотвратить такие негативные последствия, как сокращение инвестиционных программ и программ технического перевооружения, потерю уникальных и критических технологий, отток квалифицированных специалистов.

Предоставление субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, лизинговым платежам и другим видам задолженности улучшило условия для технического перевооружения, позволило продолжить реализацию инновационных и инвестиционных проектов.

Субсидии российским экспортерам промышленной продукции обеспечили выполнение международных обязательств по поставкам авиационной техники.

Перечисленные мероприятия по оказанию государственной поддержки в совокупности с другими мерами развития отрасли, такими как формирование интегрированных структур, увеличение объемов финансирования государственного оборонного заказа, позволили обеспечить устойчивую положительную динамику и высокие темпы роста производства в авиационной промышленности.

Объем финансирования авиационной промышленности в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002—2010 годы и на период до 2015 года» составил в 2002 — 2011 годах около 120 млрд рублей. По итогам 2011 года по федеральным целевым программам и внепрограммным мероприятиям планируется предоставить интегрированным структурам и предприятиям авиационной промышленности более 70 млрд рублей.

Конкурентоспособность создаваемой авиационной техники на внутреннем и международном рынках может быть достигнута при условии внедрения новейших технологий в разработку и производство. Задачи расширения сотрудничества с зарубежными фирмами в настоящее время предусматриваются в программах и решениях по развитию отечественной авиационной промышленности. При этом подчеркивается, что сотрудничество должно быть направлено на внедрение новейших технологий в работу отечественных организаций и предприятий на основе приобретения лицензий и новейшего оборудования. В первую очередь это относится к авиадвигателестроению, бортовому оборудованию и агрегатам, по которым констатируется значительное отставание от мирового уровня.

Вместе с тем, создаваемые в настоящее время самолеты Суперджет-100 и МС-21 ориентированы в значительной степени не на внутренний, а на зарубежный рынок и используют не отечественные, а зарубежные двигатели и оборудование.

При создании интегрированных структур и корпораций в авиационной промышленности предполагалось, что они будут создавать составные части летательных аппаратов с использованием новейших технологий. Вместо этого на Суперджет-100 используется до 80% зарубежных изделий, которые создаются и будут поставляться зарубежными фирмами с участием отечественных.

Аналогичная организация сотрудничества с зарубежными фирмами может быть реализована при создании ближнесреднего магистрального самолета МС-21, для которого в эскизном проекте предусматривается широкое участие зарубежных фирм.

Вопросы возрождения российского гражданского авиастроения, с одной стороны, и приобретения зарубежной авиационной техники и комплектующих изделий – с другой, должны решаться взаимосвязано. Регулятором (главным инструментом) этих отношений должна стать налоговая и таможенная политика России в области авиационной техники и продукции авиационно-технического назначения. Однако проводимая сегодня в стране налоговая и таможенная политика препятствует эффективной деятельности российского авиационного бизнеса и ведёт к потере конкурентных преимуществ российских авиакомпаний на международном рынке.

Установленные государством пошлины и налоговые сборы на иностранные воздушные суда, комплектующие и запчасти к ним в настоящее время составляют до 40 процентов от их стоимости, вследствие чего эксплуатанты авиационной техники несут неоправданно большие расходы и вынуждены учитывать их при формировании тарифов на пассажирские и грузовые перевозки. В конечном счёте, эта политика самым негативным образом сказывается на финансовом состоянии потребителей услуг гражданской авиации.

Кроме того, данная ситуация вынуждает авиакомпании приобретать зарубежные воздушные суда, уже бывшие в эксплуатации и потому более дешёвые, и как следствие – более дорогие комплектующие детали и запасные части к ним.

Отечественные самолёты могут и должны занять достойное место на российском авиационном рынке. Тем не менее, запретительные пошлины и повышенные налоговые ставки на импортируемые воздушные суда, запчасти и комплектующие детали – самый наихудший из возможных способов защиты отечественных производителей. Подобные методы никогда в истории и ни в одной стране не приводили к желаемому результату.

Можно полагать, что это – вопросы не только экономические, но в первую очередь, – вопросы обеспечения безопасности полётов, безопасности пассажиров. Преимущества отечественного самолётостроения должны доказываться не с помощью таможенного и налогового протекционизма, а путём создания авиационной техники, способной конкурировать по надёжности, экономичности, комфортности для пассажиров и экипажа, и по стоимости с зарубежными аналогами.

# Инновационные разработки в авиастроении

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» реализуются проекты инновационного, «прорывного» характера.

Одним из примеров внедрения инновационных технологий в авиационной промышленности является разработка и создание перспективного крыла из композиционных материалов для самолетов МС-21 и SSJ-130NJ. Это решение вытекает из необходимости удерживания уровня конкурентоспособности отечественного авиастроения в сегменте ближнемагистральных самолетов. Разработка крыла из композитных материалов для перспективных самолетов является перспективным инновационным направлением создания на территории Российской Федерации компетенций в области проектирования, производства и обслуживания агрегатов для авиационной промышленности с применением современных композиционных материалов.

Основной целью проекта является обеспечение находящихся в разработке самолетов МС-21 и SSJ-130NG современными, отвечающими международным сертификационным требованиям агрегатами из композитных материалов.

На самолете МС-21 из композиционных материалов планируется изготавливать: крыло в сборе, центроплан, рули высоты и направления. На самолете SSJ-130NG из композиционных материалов планируется изготавливать: крыло в сборе, центроплан, вертикальное оперение, горизонтальное оперение. На самолете SSJ-100 из композиционных материалов планируется изготавливать: механизацию крыла (закрылок, элерон, интерцепторы, воздушные тормоза), рули высоты и направления.

В рамках проекта запланировано также расширение международного сотрудничества с фирмами Boeing и Airbus по изготовлению на территории России отдельных элементов конструкции и деталей интерьера.

Потенциальными заказчиками новых изделий являются ОАО «Корпорация «Иркут», ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», фирмы Boeing и Airbus. Основную долю планируемых продаж (38%) составит продукция для программы МС-21 (заказчик – ОАО «Корпорация «Иркут»), программа SSJ (заказчик – ЗАО «Гражданские самолеты Сухого») составит в совокупности 36%, поставки для программ Boeing и Airbus – 25%.

Еще одним примеров может быть разработка унифицированного «ядра» авиационного бортового оборудования и агрегатов, основанного на принципах интегрированной модульной авионики. Это позволит обеспечить импортозамещение бортовых систем и агрегатов пассажирских и транспортных летательных аппаратов, находящихся в эксплуатации и в перспективных проектах.

Изложенные аспекты развития авиационной промышленности позволяют прогнозировать два возможных сценария дальнейшего развития отечественного гражданского самолётостроения и гражданской авиации России.

Сценарий первый:

В целях сохранения за Россией статуса мировой авиационной державы государство признаёт развитие отечественной гражданской авиации одним из национальных приоритетов, гармонизирует нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность гражданской авиации, с документами международного авиационного сообщества.

На период развёртывания производства отечественных самолётов нового поколения (Ту-214, Ил-96, Ту-334, Ан-148, Superjet-100 и др.) их дефицит временно восполняется новыми воздушными судами западного производства (при обязательном условии отмены таможенных пошлин на ввозимую в Россию продукцию авиационного назначения). По мере выпуска конкурентных отечественных воздушных судов, они постепенно вытеснят западные аналоги с российского рынка.

Одновременно принимается Федеральная целевая программа поддержания государством действующего парка воздушных судов российского производства (Ан-24, Як-40, Як-42, Ту-134, Ту-154, Ил-76, Ил-86).

В результате реализации этого сценария решаются задачи сохранения гражданской авиации страны, роста объёмов авиаперевозок, удовлетворения потребностей граждан России в воздушном сообщении. Смягчение таможенной политики позволит снизить цены на авиабилеты и обеспечить рост ежегодных объёмов перевозок на 10-15%. Прекратятся всяческие «спекуляции» на эти темы в обществе и СМИ, в сфере авиапрома и гражданской авиации. Каждый получит возможность спокойно делать своё дело.

Сценарий второй:

Вследствие существующего дефицита отечественных воздушных судов рынок заполняется западными авиакомпаниями, а российские авиакомпании переходят к эксплуатации западных самолётов.

Результат второго сценария очевиден: отечественное самолётостроение окончательно сворачивается, гражданская авиация страны попадает в полную зависимость от зарубежных производителей воздушных судов, цены на перевозки неуклонно растут, растет число безработных пилотов, инженеров и техников. В конечном итоге подрываются основы экономической и национальной безопасности, а Россия безвозвратно теряет статус мировой авиационной державы.

# Заключение

Вопрос о том, какие механизмы, движущие научное и инновационное развитие авиастроительной отрасли, окажут доминирующее влияние на развитие конкурентных отношений в отрасли, представляется дискуссионным. В этой связи, можно предположить, что тема диссертационного исследования «Конкуренция на мировом рынке авиации» является актуальной, и требующей глубокого изучения.

Конкуренция предполагает приложение термина только к экономическим процессам, а широкое затрагивает все сферы общественной практики, такие как наука, образование, воспитание, мировоззрение, представления о себе, обществе и мире, культура, искусство, техника, управление, социальная и организационно-административная сферы, в том числе экономика и производство.

Субъектная структура конкурентных отношений на мировом рынке является сложной, разнообразной, динамичной, отражающей противоречивые тенденции консолидации и разобщения субъектов рынка. Она затрагивает как элементы технического характера, так и геополитические факторы развития авиастроения в других странах.

Основное направление диссертационного исследования будет связано с элементами структуры инновационного развития экономики: научно-техническими, организационно-управленческими, социально-экономическими и институциональными инновациями.

# Список использованных источников

Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года, с изменениями от 30 декабря 2008 года, опубл. 21 января 2009 г. Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. N 6-ФКЗ и от 30 декабря 2008 г. N 7-ФКЗ).

«Длинные волны» Н.Д. Кондратьева. Инновационные процессы на предприятиях [http://kicbi.karelia.ru/innovation/innov\_process.html].

Большой словарь иностранных слов. М., ЗАО Центрполиграф, 2005, с. 305.

Войлошников М.В. Инновационная деятельность предпринимателей. Производство нематериальных активов как фактор экономических преобразований [http://www.bazar2000.ru/index. php?article = 1604].

Голиченко О. Российская инновационная система: проблемы развития // Вопросы экономики, 2005.– № 1.

Даль В.И. Толковый словарь живого великого русского слова. Т.2., М., «Русский язык», 1989, с. 151.

Инновационная экономика. 2-е изд., исправленное и дополненное/А.А. Дынкин и др. – М., 2004. – С.97.

Ленчук Е. Б. Инвестиционные аспекты инновационного роста: Мировой опыт и российские перспективы / Е. Б. Ленчук, Г. А. Власкин. - М.: ЛИБРОКОМ, 2009.

Лупин А. А. Экономическая сущность инновационного развития экономики / А. А. Лупин // Экон. науки. - 2009. - №4. - С. 29-32.

Марьяненко В. П. Заметки об инновациях / В. П. Марьяненко, М. Г. Толстобров, В. И. Черенков; СПбГУЭФ. - СПб., 2009. – С.24-46.

Модернизация экономики на основе технологических инноваций / А. Н. Асаул и др.; Ин-т пробл. экон. возрождения и др. - СПб., 2008. - 605 с. - (Серия "Экономическое возрождение России"; №32).

Найт Ф.Х. Риск, неопределенность и прибыль / Пер. с англ. М.Я Каждана; науч. ред. В.Г. Гребенников. М.: Дело, 2003. 359 с.

нал для руководителя и главного бухгалтера // http://www.nov-ap.ru/08-2002/st2.htm, доступ свободный.

Никитенкова М. А. Развитие информационной инфраструктуры в рамках решения общей проблемы модернизации инфраструктурных отраслей: опыт США / М. А. Никитенкова // Россия в мировой экономике и международных отношениях // ИМЭМО. - М., 2009. - С. 184-193.

Новая экономика: интеграция рынков финансовых и инфокоммуникационных услуг / В. В. Макаров и др. - М.: Academia, 2009. - 223 с.: ил., табл., прил. - (Монографические исследования: экономика). – С.14-15.

О текущей ситуации в экономики Российской Федерации в январе-октябре 2011 года. М.: Минэкономразвития РФ, 2011. С. 9.

Обращение руководства ОАО "Авиапром" к партиям России // http://www.oao-aviaprom.ru/novosti/79----qq---

Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., «Русский язык», 1990, с. 291.

Организация и управление инновационной деятельностью / В. А. Бородин, Е. В. Лукина; Алтайский гос. техн. ун-т. - Барнаул, 2009. – С.56.

Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей конкурентов / Пер. с англ. М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. 452 с.

Развитие понятия «совершенная конкуренция» // 50 лекций по микроэкономике / Институт «Экономическая школа» // http://50.economicus.ru/index.php?ch=3&le=25&r=3&z=1, доступ свободный.

Россия на пути к новой экономике / Под ред. В.И. Видяпина, Г.П. Журавлевой. – М., 2006. С. 61-72.

Словарь иностранных слов, М., «Русский язык», 1987, с. 245.

Сорокина Н.Д. Образование в современном мире (социологический анализ) [http://conflictmanagement.ru/text/text=294].

Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. М., «Астрель-АСТ», 2004, Т.2, с. 311.

Циолковский К.Э. Космическая философия. – М.: УРСС, 2001. – 478 с. – С.122-123.

Шелехова Н. В. Коммерциализация результатов инновационной деятельности / Н. В. Шелехова // Экон. науки. - 2009. - №4. - С. 35-38.

Экономикс: принципы, проблемы и политика: Учебник / Кэмпбелл Р. Макконнелл, Стэнли Л. Брю; Пер. с англ. Н.Н. Барышникова и др. 13-е изд. М.: Инфра М, 1999. 905 с.

1. Даль В.И. Толковый словарь живого великого русского слова. Т.2., М., «Русский язык», 1989, С. 151. [↑](#footnote-ref-1)
2. Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. М., «Астрель-АСТ», 2004, Т.2, С. 311. [↑](#footnote-ref-2)
3. Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., «Русский язык», 1990, С. 291. [↑](#footnote-ref-3)
4. Словарь иностранных слов, М., «Русский язык», 1987, С. 245. [↑](#footnote-ref-4)
5. Найт Ф.Х. Риск, неопределенность и прибыль / Пер. с англ. М.Я Каждана; науч. ред. В.Г. Гребенников. М.: Дело, 2003. 359 с. [↑](#footnote-ref-5)
6. Экономикс: принципы, проблемы и политика: Учебник / Кэмпбелл Р. Макконнелл, Стэнли Л. Брю; Пер. с англ. Н.Н. Барышникова и др. 13-е изд. М.: Инфра М, 1999. 905 с. [↑](#footnote-ref-6)
7. Обращение руководства ОАО "Авиапром" к партиям России // http://www.oao-aviaprom.ru/novosti/79----qq--- [↑](#footnote-ref-7)