

10.8. СПЕЦИФИКА И ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ КЛАСТЕРНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ В АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Исупов А.М., соискатель кафедры экономики

Самарский государственный университет

Предпринята попытка выявления специфики и проблем функционирования кластерных объединений в авиационной промышленности Российской Федерации. Дано авторское определение кластера в авиационной промышленности, рассмотрены состав авиастроительного кластера и его специфика. Выявлены кластеры в авиационной промышленности субъектов РФ. На основе статистической информации проанализированы основные проблемы, характерные для авиационной промышленности современной РФ.

Анализ специфики и проблем функционирования кластеров в авиационной промышленности представляется актуальным, поскольку авиационная промышленность – одна из наиболее высокотехнологичных отраслей экономики. Подъем конкурентоспособности экономики Российской Федерации в сложившейся ситуации ориентированности на добычу и экспорт углеводородного сырья может быть результатом технико-технологических и организационных прорывов на наиболее актуальных и перспективных экономических направлениях. Эти направления не просто должны аккумулировать наивысшие достижения науки и техники: рождающиеся в них прорывные решения и разработки должны быть приемлемы и экономически привлекательны для целого ряда других сфер экономических отношений. На данном этапе мирового развития в роли одного из таких «пилотных» направлений объективно выступает современная авиационная промышленность [8, с. 36]. Действительно, по данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), авиакосмическая отрасль является самой высокотехнологичной: норма затрат на исследования и разработки в данной отрасли составляет 29,1% к добавленной стоимости, против 24,6% в приборостроении и 13,3% – в автомобилестроении [20, с. 37].

Авиационная промышленность является составной частью авиационно-космического комплекса РФ, который, в свою очередь, представляет собой совокупность организационно и технологически взаимосвязанных научно-исследовательских, разрабатывающих и производственных организаций и предприятий, которые обеспечивают потребности РФ в авиационной, ракетно-космической технике и космической деятельности [8, с. 498].

В соответствии с Федеральным законом «О государственном регулировании развития авиации» от 8 января 1998 г. №10-ФЗ, авиационная промышленность является отраслью промышленности, в которой осуществляются разработка, производство, испытания, ремонт и утилизация авиационной техники [1, ст. 1]. При этом под авиационной техникой понимаются летательные аппараты, их бортовое оборудование и агрегаты, двигатели, авиационное вооружение, авиационные средства спасания, тренажеры, наземные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, а также средства наземного обслуживания летательных аппаратов [1, ст. 1].

Мы видим, что, согласно официальной государственной точке зрения, авиационная промышленность является составной частью, отраслью промышленности. То есть федеральные органы государственной власти рассматривают авиационную промышленность, используя отраслевой подход (вид деятельности). То же самое мы встречаем и в более поздних федеральных документах, определяющих развитие российской авиационной промышленности: Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 г. и Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 г. и на период до 2015 г.». Вопрос формирования кластеров в их текстах не поднимается. Это вполне объяснимо, так как функционирующие на сегодняшний день авиационные заводы вместе с организациями-поставщиками в основном создавались и размещались по территории страны в советские годы, когда преобладал отраслевой подход к государственному регулированию экономики. Этот подход до сих пор применяется органами государственного регулирования экономики, например, при разработке стратегий развития отраслей [3; 5].

Опираясь на разработанное нами определение промышленного кластера [16], дадим авторское определение кластера в авиационной промышленности: кластер в авиационной промышленности (авиастроительный кластер) – это группа расположенных на определенной территории взаимосвязанных предприятий, принадлежащих различным отраслям промышленности (машиностроение и металлообработка, черная металлургия, цветная металлургия, химическая и нефтехимическая промышленность и др.), и обслуживающих организаций (научно-исследовательских, опытно-конструкторских, образовательных, кредитных учреждений, лизинговых компаний, некоммерческих организаций, торговых сетей и др.), ориентированных на взаимодействие в стратегическом плане, совокупным результатом деятельности которых являются производство и реализация летательных аппаратов – высокотехнологичной наукоемкой продукции, обладающей значительным инновационным потенциалом, – а локализация и взаимозависимость дают синергетический эффект, усиливающий конкурентные преимущества участников. Именно усиление конкурентных преимуществ, конкурентоспособности всех участников авиастроительного кластера является главной целью его создания.

Рассмотрим состав авиастроительного кластера. В соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОКВЭД) производство вертолетов, самолетов и прочих летательных аппаратов отнесено к подгруппе 35.30.3. Однако здесь имеется в виду только головное предприятие (авиационный завод), где осуществляется окончательная сборка самолета и (или) вертолета. В состав авиастроительного кластера входят также предприятия и организации с другими кодами вида деятельности по ОКВЭД. Например, 35.30.5 – «Производство прочих частей и принадлежностей летательных аппаратов и космических аппаратов». Сюда входят предприятия по производству комплектующих (шасси для самолетов, агрегатов топливной системы, гидроцилиндров и проч.). 73.10 – «Научные исследования и разработки в области естественных и технических наук». К этой группе участников авиастроительного кластера относятся опытно-конструкторские бюро, научно-исследовательские институты, которые заняты конструированием новых и мо-

дернизацией существующих моделей самолетов и вертолетов. 80.30.1. Обучение в образовательных учреждениях высшего профессионального образования (университетах, академиях, институтах и в др.). Это вузы, обеспечивающие высококвалифицированными кадрами предприятия и организации, входящие в состав авиастроительного кластера. Финансовые посредники (коммерческие банки) обслуживают расчетные счета предприятий и организаций кластера, предоставляют им кредиты. Малый высокотехнологичный бизнес, формируемый вокруг крупных и средних предприятий авиастроительного кластера, проводит научные исследования, оказывает консалтинговые услуги, производит товары народного потребления с использованием технологий авиационной промышленности и смежных отраслей (моторные лодки, фильтры для очистки воды, метизы и др.).

Специфика любого авиастроительного кластера, в том числе российского, проявляется в следующем:

- ядром кластера является предприятие по производству (сборке) интегрирующего продукта – самолета и (или) вертолета;
- роль торговых сетей играют лизинговые компании, непосредственно производители авиационной техники, а также совместные предприятия; в отличие от рынков многих других товаров, поставки на рынок самолетов и вертолетов производятся только под конкретный заказ, на основе предварительно заключенного договора;
- в связи с высокой наукоемкостью производства, технической сложностью производимого интегрирующего товара особое значение приобретают организации, занятые научными исследованиями и опытно-конструкторскими работами;
- локализованы не все участники кластера. Мы согласны с А.Г. Исаевым, который отмечает, что аэрокосмические кластеры являются не типовыми инновационными кластерами «портеровского» типа, где множество небольших фирм конкурируют между собой в выпуске однородной продукции, а представляют собой типичные полюса роста (по терминологии Ф. Перру), порождающие эффект агломерации, объединяя дополняющие друг друга виды деятельности в одном месте [16]. Научно-исследовательские организации и опытно-конструкторские бюро зачастую находятся за пределами региона локализации основной группы предприятий и организаций, входящих в состав авиастроительного кластера. Этот факт позволяет сделать предположение о межрегиональном характере авиастроительных кластеров в том числе и в РФ, что соответствует классификации И.В. Пилипенко, который относит все промышленные кластеры к внепространственным [22], а также говорить о предпосылках формирования на территории нашей страны общероссийского авиастроительного кластера;
- развитое международное кооперационное сотрудничество, особенно при производстве таких самолетов, как Boeing-787 (США), «Сухой Суперджет-100» (Россия), Ан-140, Ан-148 (Россия, Украина) и др.;
- необходимость ориентации не только на внутренний, но и на мировой рынки авиационной техники с целью сохранения за государством статуса мировой авиастроительной державы, а также повышения прибыльности компаний, работающих в составе авиастроительных кластеров.

Среди характерных черт кластеров в авиационной промышленности РФ дополнительно к названным шести отметим следующие:

- авиастроительные кластеры находятся в стадии становления, а во многих случаях авиастроительные предприятия не охвачены процессом кластеризации. Проведенное нами исследование позволяет сделать вывод: на сегодняшний день из более чем десяти российских предприятий, занятых производством самолетов и вертолетов, географически разрозненных (расположенных на территории Центрального, Приволжского, Сибирского и Дальневосточного федераль-

ных округов), только три включены в состав авиастроительных кластеров, Воронежского, Самарского и Ульяновского. В Хабаровском крае аэрокосмический кластер планируется создать к 2018 г., в Московской области авиастроительный кластер также рассматривается в перспективе [32], в других же регионах кластеризация производства самолетов и (или) вертолетов пока не анонсируется;

- постепенное (в течение примерно 20 лет с начала 1990-х гг. по настоящее время) ослабление позиций российских предприятий в конкурентной борьбе с продукцией крупных зарубежных авиастроительных кластеров (такие бренды, как Boeing, Airbus, Embraer, Bombardier, ATR) как на внешнем, так и на внутреннем российском рынке. Проиллюстрируем это положение таблицей, характеризующей состав парка коммерческих воздушных судов РФ по состоянию на январь 2011 г.

Из табл. 1 следует, что к началу 2011 г. в составе действующего парка российских авиакомпаний находилось 604 магистральных и 382 региональных пассажирских самолета, а также 152 грузовых и 26 бизнес-самолетов. В том числе 481 западный самолет, в то время как в 2000 г. их было всего 46 ед. [36]. Т.е. за 10 лет количество самолетов зарубежного производства на российском рынке коммерческих авиаперевозок увеличилось более чем в 10 раз. Этот факт свидетельствует о возрастающей угрозе перспективам российской авиационной промышленности, особенно на рынке магистральных самолетов;

- более длительный период сборки единицы готовой продукции по сравнению с зарубежными компаниями. Причина заключается в потере кадров предприятиями российской авиационной промышленности в 1990-е – 2000-е гг. Как следствие, производительность труда на российских авиационных заводах примерно в 20 раз ниже, чем на западных предприятиях [6, с. 8];
- выпуск авиатехники, в большинстве своем разработанной еще до распада СССР, которая уже сегодня проигрывает наиболее современным западным аналогам по топливной экономичности и другим характеристикам.

Таблица 1

**ДЕЙСТВУЮЩИЙ СОСТАВ ПАРКА
КОММЕРЧЕСКИХ САМОЛЕТОВ РФ, ПО
СОСТОЯНИЮ НА НАЧАЛО 2011 г.¹**

Тип, марка, модель самолета	Количество единиц
Магистральные пассажирские самолеты – 604 ед., из них:	
Отечественного производства – 224 ед., в том числе:	
Ил-96-300	10
Ил-86	7
Ту-124	8
Ту-204-100	11
Ил-62М	16
Ту 204-300	6
Ту-154М	81
Ту-154Б	18
Як-42	67
Западного производства – 380 ед., в том числе:	
Boeing-747-400	6
Boeing-747-300	4
Boeing-747-200	4
Boeing-777-200	8
Airbus A330-300	7
Boeing-767-300	27
Airbus A330-200	6
Boeing-767-200	3
Airbus A310	2
Boeing-757-200	28
Boeing-737-800	30
Airbus A321	20

¹ Составлено по [36].

Тип, марка, модель самолета	Количество единиц
Boeing-737-700	6
Boeing-737-400	21
Boeing-737-300	13
Airbus A320	76
Boeing-737-500	74
Boeing-737-200	2
Airbus A319	43
Региональные пассажирские самолеты – 382 ед., из них:	
Отечественного производства – 321 ед., в том числе:	
Ту-134	99
Ан-148	6
Ил-114	2
Ан-26-100	28
Ан-24	101
Ан-140	4
Як-40	78
Ан-38	3
Западного производства – 61 ед., в том числе:	
ATR-72-200	3
Bombardier CRJ-100/200	28
SAAB-2000	5
De Havilland Canada DHC-8-300	1
ATR-42-320	12
Embraer EMB-120 Brasilia	5
SAAB-340	5
Bombardier Dash 8-100/200	2
Грузовые самолеты – 152 ед., из них:	
Отечественного производства – 138 ед., в том числе:	
Ан-124-100	16
Ил-96-400ТЗ	3
Ил-98-300	1
Ил-76ТД-90	3
Ил-76ТД	25
Ил-76Т	3
Ил-76МД	18
Ту-204С	3
Ан-12	14
Ил-18	2
Ан-74	10
Ан-32	2
Ан-30	11
Ан-26	27
Западного производства – 14 ед., в том числе:	
McDonnell Douglas MD-11F	3
Boeing-747-400F	8
Boeing-747-300F	1
Boeing-747-200F	2
Бизнес-самолеты – 26 ед., в том числе:	
Gulfstream	3
Dassault Falcon 900	5
Dassault Falcon 7x	2
Bombardier Challenger 600	3
Bombardier Challenger 300	2
Cessna 680	1
BAe 125-800	1
BAe 125-700	8
Cessna 525	1

На сегодняшний день в РФ действует более 10 авиационных заводов, производящих самолеты, они расположены в следующих субъектах РФ: Республике Бурятия, Республике Татарстан, Хабаровском крае, Воронежской области, Иркутской области, Московской области, Нижегородской области, Новосибирской области, Омской области, Самарской области, Смоленской области, Тверской области, Ульяновской области, г. Москве.

Современный этап характеризуется развитием авиастроительных предприятий в рамках холдинговых структур. Форму холдинга имеет группа предприятий и организаций, выпускающих авиационную технику под брендом «Сухой». На сегодня в целом завершена консолидация основных активов авиастроительной отрасли. Созданы самолетостроительный, двигателестроительный и вертолетостроительный холдинги.

Открытое акционерное общество «Объединенная авиастроительная корпорация» (далее также ОАО «ОАК») создано в соответствии с указом Президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. №140 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация» [2]. Регистрация Корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г. Общество учреждено Российской Федерацией путем внесения в его уставный капитал государственных пакетов акций авиационных предприятий (согласно приложению 1 к Указу Президента РФ от 20 февраля 2006 г. №140), а также частными акционерами ОАО «Корпорация «Иркут». На момент учреждения уставный капитал Корпорации составил 96,72 млрд. руб. По завершении дополнительных эмиссий акций, которые проходили в 2008-2010 гг., уставный капитал организации составил 174,61 млрд. руб. Доля РФ в уставном капитале составляет 80,29% [21]. Создание открытого акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» позволило государству консолидировать интеллектуальные, производственные и финансовые ресурсы российских авиационных предприятий, конструкторских бюро и лизинговых компаний, занимающихся продажами авиационной техники.

Предпринятое нами исследование показало, что авиационная промышленность кластеризована в трех из вышеназванных субъектов РФ: Воронежской, Самарской и Ульяновской областях. Во всех случаях обозначение состава и границ кластеров произошло по решению органов государственной власти этих субъектов РФ.

Авиастроительный кластер Воронежской области был образован в 2010 г. при поддержке регионального Правительства. В кластер вошли: открытое акционерное общество «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ОАО «ВАСО»), Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Воронежский государственный технический университет», закрытое акционерное общество «Воронежский сервисный центр станкостроения» (интегратор проекта) и фирмы, задействованные в сборке региональных самолетов Ан-148 и дальнемагистральных лайнеров Ил-96 (оба производятся на ОАО «ВАСО»): закрытое акционерное общество «Русавиаинтер», занимающаяся интерьерами самолетов, и общество с ограниченной ответственностью «Фирма «АККО», производящее пассажирские кресла. Основная цель – объединение усилий в формировании научно-технического, производственного и кадрового потенциала производства гражданских самолетов нового поколения.

Технология, которую до сих пор используют на российских авиазаводах, в том числе на ОАО «ВАСО», морально устарела. Только внедрение гибких производственных систем, позволяющих выпускать продукцию под заказчика, и создание единого информационного пространства, которое позволит перейти на электронное сопровождение проекта и свести к минимуму

человеческий фактор, позволит ОАО «ВАСО» выйти на заявленные объемы серийного производства Ан-148: 24 самолета в год к 2014 г. [14].

ОАО «ВАСО» в 2010-2012 г. должно получить 300 млн. руб. из федерального бюджета и 420 млн. – от ОАО «ОАК», в структуру которого входит завод. На эти деньги планируется наладить серийный выпуск агрегатов для региональных самолетов Ан-148 с применением гибких производственных систем. Будет налажен безбумажный цикл сборки самолета: конструкторско-технологическая подготовка, организация производства и производственный процесс происходят в едином информационном пространстве. По сути это переход на пятый технологический уклад.

К реализации проекта будет подключен воронежский технический университет, ведущие профессора которого организуют на заводе научно-внедренческие лаборатории. Вуз займется подготовкой для завода кадров по новой специальности – системный технолог-программист.

До конца 2010 г. руководство ОАО «ВАСО» намерено перевести на электронные технологии производство мотогондол и хвостовых частей фюзеляжа Ан-148. В дальнейшем по принципу гибких систем будут изготавливаться все составляющие этого самолета.

Авиастроительный кластер Самарской области является составной частью авиационно-космического кластера. В свою очередь авиационно-космический кластер Самарской области – это система, в которую входят предприятия и организации по разработке, производству, испытаниям летательных аппаратов, их эксплуатации, научным и образовательным учреждениям [38, с. 224]. Организации авиационно-космического кластера Самарской области, в особенности научно-исследовательские, опытно-конструкторские и учебные заведения авиакосмического направления, аккумулируют передовые технологии, являются источником высококвалифицированных кадров для всех отраслей региональной экономики.

Развитие авиационно-космического кластера Самарской области определяется потребностями государства в продукции по государственному оборонному заказу, а также развитием производства гражданской продукции в интересах доминирующего в регионе автомобилестроения, энергетики и добычи нефти и природного газа, сельскохозяйственного машиностроения, других секторов экономики.

На организации авиационно-космического кластера приходится около 3% общего объема промышленного производства Самарской области и четверть объема машиностроительной продукции (за вычетом глобально доминирующей автомобильной) [6].

В состав авиационно-космического кластера Самарской области входят организации по следующим направлениям деятельности:

- разработка, производство и сопровождение ракетно-космических комплексов;
- производство и ремонтное обслуживание самолетов;
- разработка и производство газотурбинных двигателей для авиации, энергетики и топливно-энергетического комплекса;
- разработка и производство различных агрегатов (комплектующих) для авиационных заводов и аэродромного оборудования;
- прикладные исследования и разработки в конструировании узлов летательных аппаратов, в создании новых материалов и технологических процессов;

- организации подготовки кадров;
- финансовые организации;
- торговая сеть;
- прочие организации.

Авиационно-космический кластер Самарской области имеет сложную внутреннюю структуру и включает три крупных блока (подкластера):

- ракетно-космический;
- авиастроительный;
- двигателестроения и агрегатостроения.

Авиастроительный подкластер (далее также – авиастроительный кластер) Самарской области сформировался вокруг открытого акционерного общества «Авиакор – авиационный завод» (далее также – ОАО «Авиакор – авиационный завод», Самарский авиационный завод).

На сегодняшний день авиастроительный комплекс Самарской области включает в себя такие предприятия, как ОАО «Авиакор – авиационный завод», открытые акционерные общества «Кузнецов», «Металлист – Самара», «Авиаагрегат», «Гидроавтоматика»; ФГБОУ ВПО «Самарский государственный аэрокосмический университет» (национальный исследовательский университет), некоммерческое партнерство «Легкая авиация».

Предприятиями двигателестроения и агрегатостроения – ОАО «Кузнецов», ОАО «Авиаагрегат», ОАО «Гидроавтоматика» – разрабатываются и выпускаются авиационные и ракетные двигатели, агрегаты и комплектующие для авиационной техники. Сфера применения двигателей марки «НК» многообразна. В настоящее время значительную часть самолетного парка России, обслуживающего магистрали средней и большой протяженности, составляют самолеты Ту-154, Ил-62, Ил-86, на которых установлены двигатели марки НК. Двигателями НК оснащена практически вся дальняя авиация Военно-воздушных сил РФ [33].

С началом перехода нашей страны к рыночной экономике у многих отечественных предприятий возникли проблемы, связанные со снижением или даже отсутствием спроса на выпускаемую продукцию. Причем эти трудности затронули не только оборонно-промышленный комплекс, но и многие производства товаров гражданского назначения. Не стал исключением и Самарский авиационный завод. В первой половине 1990-х гг. государство перестало закупать самолеты, в том числе изготовленные в Самаре, в прежних количествах, а возникшие на базе «Аэрофлота» частные авиаперевозчики не обладали достаточным объемом средств для приобретения новых самолетов. Сократились заказы из зарубежных стран. Если за 1992 г. Самарский авиационный завод изготовил 39 самолетов, за 1993 г. – 37, то за 1994 г. – только 10, за 1995 г. – 9, а в 1996, 2000 и 2003 гг. было выпущено всего по одному самолету [11, с. 20; 12, с. 21]. В 2006 г. предприятие изготовило три самолета, в 2007 и 2008 гг. – по два, а в кризисном 2009 г. – всего один [18, с. 181].

Можно сделать вывод, что гражданское авиастроение в настоящее время занимает скромные позиции в общем объеме промышленной продукции, выпускаемой предприятиями Самарской области, но обладает высоким научным и производственным потенциалом и способно усилить специализацию и конкурентные преимущества Самарской области в сфере авиационных производств и технологий. Для авиастроительного кластера характерны серьезные проблемы, которые накапливались годами и ждут своего решения.

Авиастроительный кластер Ульяновской области формируется вокруг одного из крупнейших в Европе авиационных заводов – закрытое акционерное общество «Авиастар-СП» (ЗАО «Авиастар-СП»). Предприятие способно выпускать более 50 самолетов в год, в том числе грузовые Ан-124 «Руслан», а также среднемагистральные пассажирские самолеты Ту-204.

ЗАО «Авиастар-СП» было создано позже других российских предприятий, занимающихся производством самолетостроительной продукции (работает с 1981 г.). В настоящее время предприятие имеет мощности, которые могут быть использованы для производства изделий любого назначения и практически любой сложности, с ценами ниже, чем средние цены на аналогичную продукцию на рынке. Для доставки грузов самолетами Ан-124-100 пользуются такие гиганты мировой экономики, как: General Electric, The Boeing Company, General Motors, Ford, British Petroleum, Mitsubishi, BMW, Airbus Industries, Siemens, крупнейшие российские нефтяные и промышленные компании, «Рособоронэкспорт» и многие другие. Самолет Ту-204 положил начало целому семейству современных самолетов, из которого ЗАО «Авиастар-СП» производит:

- пассажирские – Ту-204-100, Ту-204-300, Ту-204-120, Ту-204-100Е;
- грузовые – Ту-204С, Ту-204-120С, Ту-204СЕ, Ту-204-120СЕ.

Самолеты Ту-204-120 и Ту-204-120С отличаются от Ту-204-100 и Ту-204С в основном тем, что оснащаются экономичными современными турбовентиляторными двигателями RB.211-535E4 производства фирмы Rolls-Royce (Великобритания) и могут быть адаптированы к двигателям любого иностранного производства. Самолеты и двигатели сертифицированы Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета и полностью отвечают международным требованиям по шуму на местности и эмиссии вредных веществ в атмосферу. В настоящее время самолеты успешно эксплуатируются ведущими авиакомпаниями России и зарубежья: «Кавминводявиа», «Красноярские авиалинии», «Сибирь», «Владивосток Авиа», Air Rep, Cairo Aviation (Египет), TNT (Бельгия) и др. Оборудование, имеющееся на ЗАО «Авиастар-СП», квалификация инженерно-технических работников, рабочих основных и вспомогательных цехов предприятия позволяют помимо производства основной продукции участвовать на основе кооперации в выпуске новых видов авиационной техники. В настоящее время на ЗАО «Авиастар-СП» разработана и реализуется программа подготовки квалифицированных рабочих кадров. Молодые сотрудники предприятия проходят шестимесячный курс обучения.

В состав авиастроительного кластера Ульяновской области войдет также открытое акционерное общество «Ульяновское конструкторское бюро приборостроения» – один из ведущих разработчиков авиационных приборов в РФ. В настоящее время деятельность предприятия сосредоточена на разработках и изготовлении бортового авиационного оборудования [22].

В 2009 г. ЗАО «Авиастар-СП», ОАО «Ульяновское конструкторское бюро приборостроения», Ульяновский научно-технологический центр Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов и другие предприятия и организации перспективно-авиастроительного кластера Ульяновской области договорились о создании Консорциума «Научно-образовательно-производственный кластер «Ульяновск-Авиа»,

деятельность которого направлена на решение следующих основных задач:

- содействие развитию производственной, организационной и финансовой кооперации в рамках консорциума;
- внедрение технологических инноваций на предприятиях регионального кластера авиационной промышленности за счет обеспечения эффективного взаимодействия органов власти, образования, науки и производства;
- выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на решение актуальных и перспективных проблем, стоящих перед региональным кластером авиационной промышленности;
- обеспечение подготовки, переподготовки, повышения квалификации специалистов авиастроительной отрасли.

Авиастроительный кластер Ульяновской области создается при непосредственном участии правительства региона, что в целом соответствует российской специфике формирования кластеров – «сверху вниз».

Таким образом, одним из факторов, влияющих на образование кластеров в авиационной промышленности РФ, является активная позиция органов государственной власти субъектов РФ в этом вопросе. Еще один важный фактор – необходимость оптимизации связей между участниками кластера с целью повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции.

Основная проблема, характерная для всех российских авиастроительных предприятий и кластеров – это проблема структурного характера, а именно: несоответствие масштаба и структуры существовавшей в стране авиационной промышленности, ее научно-технического и производственного потенциала объему платежеспособного спроса на продукцию отрасли, – как гражданского, так и военного назначения [4].

Замедление вследствие указанного структурного несоответствия процессов разработки, производства и сбыта авиационной техники, а во многих случаях и их практическая остановка, привели к неизбежному в таких условиях падению технологического уровня производства и проектирования, устареванию основных производственных фондов и большим кадровым потерям – как в количественном отношении, так и в отношении владения современными конструкторскими и производственными навыками. Аналогичные процессы развивались и в авиационной науке.

Структурные диспропорции в авиационной промышленности начали проявляться еще в конце 1980-х гг. в связи с разрушением двухполярной мировой системы, прекращением существования Варшавского договора и Совета экономической взаимопомощи и, как следствие, резким сокращением поставок авиатехники в страны, находившиеся ранее в сфере военно-политического и экономического влияния СССР. После дезинтеграции СССР и начала рыночных реформ структурные диспропорции приобрели открытые формы. Ни государство, ослабленное общеэкономическим трансформационным кризисом, ни многочисленные и несостоятельные в экономическом отношении авиакомпании, появившиеся в результате распада некогда единого «Аэрофлота», не оказались в состоянии потреблять по экономически оправданной цене такое количество авиационной техники, на производство которой была рассчитана российская авиационная промышленность. Более того, в этом не было потребности – острота военного противостояния с Западом резко ослабла, а падение авиаперевозок в результате «обвального» снижения уровня

реальных доходов населения создало в гражданской авиации существенный избыток провозных мощностей.

На современном этапе в рамках Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 г. Правительством РФ продолжается реализация ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 гг. и на период до 2015 г.».

Несмотря на то, что ОАО «ОАК» была создана уже пять лет назад, кризис в авиастроительной отрасли еще не преодолен. Средняя нагрузка производственных мощностей авиационной отрасли составляет 35%, что является очень низким показателем, а износ основных фондов – более 70% [7, с. 8]. К тому же основные фонды не только физически, но и морально устарели и нуждаются в обновлении. Требуется перестройка всей структуры авиационной промышленности Российской Федерации. Определенные результаты ОАО «ОАК» уже достигнуты, важнейшим из которых является начало производства самолета «Сухой Суперджет-100» – нового российского регионального самолета. Самолет «Сухой Суперджет-100» (Sukhoi Superjet 100, SSJ-100, SSJ) является ближнемагистральным пассажирским самолетом, способным перевозить 75 и 95 пассажиров на расстояние до 3 000 км (базовая модель) и до 4500 км (модификация с увеличенной дальностью). Это первая гражданская разработка магистрального пассажирского самолета с момента распада СССР.

Однако этого недостаточно. Не все авиастроительные предприятия, способные выпускать конкурентоспособную продукцию, получают государственную поддержку. Большинство из авиастроительных заводов РФ работают с убытками, о чем свидетельствуют результаты проведенного нами исследования (табл. 2).

Предприятия по производству вертолетов, самолетов и прочих летательных аппаратов, частей и принадлежностей летательных и космических аппаратов, ремонту,

техническому обслуживанию и переделке летательных аппаратов и двигателей к ним в настоящее время, согласно Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД), относятся к разделу D «Обрабатывающие производства»; подразделу DM «Производство транспортных средств и оборудования»; классу 35 «Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств». До введения в действие ОКВЭД, т.е. до 1 января 2003 г., согласно Общероссийскому классификатору отраслей народного хозяйства (ОКОНХ), названные предприятия относились к отрасли материального производства 1000 «Промышленность»; отрасли промышленности 14000 «Машиностроение и металлообработка»; подотрасли 14720 «Авиационная промышленность».

Федеральная служба государственной статистики публикует статистические данные по машиностроению и металлообработке без выделения показателей работы авиационной промышленности, а с 2005 г. – по видам деятельности: – обрабатывающие производства, из них – производство транспортных средств и оборудования, в т.ч. – производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств. Информационная база в статистических сборниках до 2005 г. представлена в разрезе отрасли промышленности по уже отмененному на тот момент классификатору ОКОНХ. Исходя из сказанного, есть неточность оценки экономического положения авиационной промышленности как составной части машиностроительного комплекса. Однако по нашему мнению, имеющейся статистической информации будет достаточно и целесообразно рассмотреть в данном исследовании экономическое положение машиностроительного комплекса, в т.ч. авиастроения, по показателям, представленным в сборниках статистической информации [24-31; 35].

Таблица 2

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИИ²

Авиастроительное предприятие (вид деятельности по ОКВЭД – 35.30.3)	Чистая прибыль (убыток) по форме 2			
	2010	2009	2008	2007
Открытое акционерное общество «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю.А. Гагарина»	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль
Открытое акционерное общество «Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова»	Убыток	Убыток	Убыток	Чистая прибыль
Открытое акционерное общество «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ»	Убыток	Убыток	Убыток	-
Открытое акционерное общество «Воронежское акционерное самолетостроительное общество»	Убыток	Убыток	Убыток	Убыток
Открытое акционерное общество «Казанское авиационное производственное объединение имени С.П. Горбунова»	Убыток	Убыток	Убыток	-
Закрытое акционерное общество «Авиастар-СП»	-	-	-	-
Открытое акционерное общество «Научно-производственная корпорация «Иркут»	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль
Открытое акционерное общество «Нижегородский авиастроительный завод «Сокол»	Убыток	Убыток	Убыток	Убыток
Открытое акционерное общество «Авиакор – авиационный завод»	Убыток	Чистая прибыль	Убыток	Убыток
Производственное объединение «Полет» (филиал Федерального государственного унитарного предприятия «Государственный космический научно-производственный центр имени М.В. Хруничева»)»	-	-	-	-
Открытое акционерное общество «Смоленский авиационный завод»	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль
Открытое акционерное общество «Улан-Удэнский авиационный завод»	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль	Чистая прибыль

Анализ статистических показателей позволяет сделать вывод о том, что вклад машиностроительного комплекса в формирование итогов по выпуску промышленной про-

дукции в 2004 г. резко сократился по сравнению с 1990 г. и составил, 16,4% вместо 30,2% от общего объема промышленной продукции; снижение – 13,8%. Доля маши-

² Источник – данные бухгалтерской отчетности предприятий.

ностроения и металлообработки в развитых странах составляет 30-50% продукции промышленности [34, с. 97]. Причинами такого снижения производства являлось сокращение численности промышленно-производственного персонала: в 1990 г. было 9652 тыс. чел., или 46%, а в 2004 г. стало 4262 тыс. чел., т.е. 35,6% от численности в целом по промышленности, снижение на 10,4%. Следующая причина падения производства – это износ основных производственных фондов. В 1990 г. по промышленности этот показатель составлял 46,4%, в машиностроении и металлообработке – 47,5%, а в 2004 г. он увеличился до 51,4% – в промышленности и до 52,5% – в машиностроении и металлообработке. Ресурс технологической базы выработан более чем на 50%. Средний возраст оборудования составляет более 23 лет. По мере увеличения срока службы машин и оборудования снижается их надежность; поддержание работоспособности связано с увеличением простоев и затрат на ремонт, техническое обслуживание. На старом оборудовании сложно производить новую, качественную, высокотехнологичную продукцию. В настоящее время средняя загрузка производственных мощностей авиационной отрасли составляет 30 – 35%, а износ основных фондов – более 60%. Российские авиазаводы все более уступают западным по оснащенности новейшим оборудованием, по производительности труда [37, с. 45].

В 2005 г. объем производства транспортных средств и оборудования составил 10,5%, а в 2009 г. – 8,8% от объема продукции предприятий обрабатывающего производства; снижение – 1,7%. Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств в 2005 г. – 39,6%, в 2009 г. – 53% от объема производства транспортных средств и оборудования; рост – 13,4%. Индекс промышленного производства в этих видах деятельности, соответственно, повышался с 2005 г. по 2007 г. В 2008 г. он понизился, а в 2009 г. стал еще ниже. Аналогичная тенденция наблюдалась по показателю среднегодовой численности промышленно-производственного персонала: по обрабатывающим производствам она начала снижаться с 2008 г.; по производству транспортных средств и оборудования и по производству судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств – с 2009 г. Основной причиной снижения этих показателей явился кризис мировой экономики. В меньшей степени подверглось воздействию кризисных явлений производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств. Это произошло благодаря государственной поддержке авиастроения через открытое акционерное общество «Объединенная авиастроительная корпорация» – организацию с преобладающим государственным участием.

Вместе с ухудшением некоторых экономических показателей отмечается рост заработной платы в машиностроительном комплексе. В производстве транспортных средств и оборудования за период с 2004 по 2009 г. наблюдалось увеличение на 85%. Это очень важный социально-экономический показатель, поскольку в 2004 г. численность работающих в машиностроении и металлообработке составляла 35,6% от общей численности в промышленности; численность работников в обрабатывающих производствах в 2005 и 2009 г. составляла соответственно 65,5% и 60,9% от общей численности во всех производствах.

Численность работающих в производстве транспортных средств и оборудования составляла 12,6% в

2005 г. и 12,8% в 2009 г., т.е. значительную долю от всех занятых в обрабатывающих производствах.

Динамика объема основных производственных фондов за 1990-2009 гг. показывает рост, однако, их величина в машиностроительном комплексе сократилась относительно промышленности в целом. Происходит отток капитала из отрасли и снижение доли инвестиций. Удельный вес инвестиций в основной капитал машиностроения в 1990 г. составлял 23%, а на протяжении 2000-2006 гг. оставался на крайне низком уровне – 2,5%, тогда как удельный вес инвестиций в добычу топливно-энергетических ресурсов был почти в 6 раз больше – 14,9%. Низкая доля инвестиций в машиностроение в совокупном объеме инвестиций в промышленность, даже при значительном росте общего объема инвестиций, неизбежно означает стагнацию инновационной активности в промышленности в целом [37, с. 45].

Уровень рентабельности продукции в машиностроительном комплексе, начиная с 1997 г., стал постепенно снижаться и в 2004 г. составлял 7%, против 17,9% в целом по промышленности. На протяжении с 2005 г. по 2009 г. уровень рентабельности по предприятиям обрабатывающего производства установился в среднем – 16,1%. В этот же период в производстве транспортных средств и оборудования – 4,9%, в производстве судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств – рентабельность продукции – 8,0%, т.е. на довольно низком уровне.

Показатели финансовой устойчивости, например, Коэффициент текущей ликвидности, с 2005 г. по 2007 г. имел положительную динамику; начиная с 2008 г. он снижается и не достигает уровня норматива (2,0, или 200%). По производству судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств значение его в 2009 г. – 127,5%, что ниже чем в обрабатывающих производствах на 10,2%. Данный показатель говорит о том, что текущие кредиторские обязательства не достаточно обеспечены текущими активами [15, с. 75].

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами в производстве судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств за 2005-2006 гг. имел положительное значение, но с 2007 г. не достигал рекомендуемого минимального значения от 0,1 до 0,5 и в 2009 г. равен – 6,9. Можно сделать вывод, что предприятия были недостаточно обеспечены собственными оборотными средствами на покрытие запасов, дебиторской задолженности, выплату заработной платы, а их финансовое положение недостаточно устойчивое [17, с. 59].

В 2008-2009 гг. в производстве транспортных средств и оборудования, а также в производстве судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) оказался отрицательным. Это говорит о том, что многие предприятия данных видов деятельности убыточные. В 2005 г. удельный вес убыточных организаций по производству судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств – 32,4%, затем он немного снижался, но в 2009 г. снова поднялся до 34,1% от общего числа организаций.

По данным о количестве произведенной авиационной техники можно сделать выводы: производство ее увеличилось по сравнению с 1997 г., но по отношению к 1995 г., когда было изготовлено гражданских самолетов 65 штук, мы наблюдаем снижение на 35,4 %; пассажир-

ских было произведено 28 штук – снижение на 64,3%; гражданских вертолетов – 69 штук – рост на 59,4%.

В 2003 и 2004 гг. российским авиапромом было выпущено, соответственно, всего 11 и 13 магистральных, региональных и грузовых самолетов. В США, например, изготавливают около 300 магистральных самолетов в год [37, с. 35].

Подводя общий итог данной статьи, хотелось бы отметить, что в ряде российских регионов (Воронежская, Самарская, Ульяновская области) началось формирование авиастроительных кластеров. Факторами, влияющими на кластеризацию авиационной промышленности России, являются:

- активная позиция органов государственной власти субъектов Российской Федерации в этом вопросе
- необходимость оптимизации связей между участниками кластера с целью повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции.

Специфическими чертами авиастроительных кластеров РФ выступают следующие:

- ядром кластера является предприятие по производству (сборке) интегрирующего продукта – самолета и (или) вертолета;
- роль торговых сетей играют лизинговые компании, непосредственно производители авиационной техники, а также совместные предприятия; поставки на рынок только на основе предварительного заключенного договора;
- особое значение приобретают организации сферы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
- межрегиональный характер авиастроительных кластеров в том числе и в РФ, что соответствует классификации И.В. Пилипенко, который относит все промышленные кластеры к внепространственным [23], а также говорить о предпосылках формирования на территории нашей страны общероссийского авиастроительного кластера;
- развитое международное кооперационное сотрудничество;
- необходимость ориентации не только на внутренний, но и на мировой рынок авиационной техники с целью сохранения за государством статуса мировой авиастроительной державы;
- авиастроительные кластеры находятся в стадии становления;
- постепенное ослабление позиций российских предприятий в конкурентной борьбе с продукцией крупных зарубежных авиастроительных кластеров как на внешнем, так и на внутреннем российском рынке;
- более длительный период сборки единицы готовой продукции по сравнению с зарубежными компаниями;
- выпуск авиатехники, в большинстве своем разработанной еще до распада СССР, которая уже сегодня проигрывает наиболее современным западным аналогам по топливной экономичности и другим важнейшим показателям.

Авиационная промышленность РФ продолжает оставаться в состоянии кризиса, являясь при этом одной из наиболее высокотехнологичных. Для российской авиационной промышленности характерны следующие основные проблемы, отрицательно влияющие на конкурентоспособность авиастроительных предприятий и обслуживающих организаций:

- низкий процент загрузки производственных мощностей;
- низкая производительность труда;
- высокий процент износа основных фондов;
- моральное устаревание основных фондов и выпускаемой продукции;
- низкий уровень рентабельности выпускаемой продукции;
- недостаточно устойчивое финансовое положение.

Необходимы дальнейшие структурные преобразования авиационной промышленности для повышения конкурентоспособности как на внутреннем, так и на мировом рын-

ках. А поскольку изменение структуры любой сложной отрасли, охватывающей всю территорию страны, невозможно в рамках самого бизнеса [19, с. 21], то выполнение этой задачи должно взять на себя государство.

Литература

1. О государственном регулировании развития авиации [Электронный ресурс] : федер. закон от 8 янв. 1998 г. №10-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация» [Электронный ресурс] : Указ Президента РФ от 20 февр. 2006 г. №140. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности РФ [Электронный ресурс] : приказ М-ва промышленности и торговли РФ от 23 апр. 2010 г. №319. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 г. [Электронный ресурс] // Сайт М-ва промышленности и торговли РФ. URL : www.rosnprom.gov.ru/docs/2559.doc
5. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 г. и на дальнейшую перспективу [Электронный ресурс] : утв. приказом М-ва промышленности и энергетики РФ от 6 сент. 2007 г. №354. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Стратегия социально-экономического развития Самарской области до 2020 г. [Электронный ресурс] : утв. постановлением Правительства Самарской области от 9 окт. 2006 г. №129 // Сайт М-ва экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области. URL : http://www.economy.samregion.ru/social_no_ekonomicheskoe_razvi/9178/
7. Амирьянц Г. Не казаться, но быть великой авиационной державой [Текст] / Г. Амирьянц // Наука и жизнь. – 2006. – №8. – С. 2-8.
8. Белоусов А.Н. Россия обречена иметь собственную авиационную промышленность [Текст / А.Н. Белоусов // Волга-бизнес. – 2006. – №7. – С. 34-36.
9. Большая Российская энциклопедия [Текст] : в 30 т. / Председатель науч.-ред. совета Ю.С. Осипов; отв. ред. С.Л. Кравец. – М. : Большая Российская энциклопедия, 2004 – Т. Россия. – 2004.
10. В.В. Путин выступил на торжественном мероприятии, посвященном открытию юбилейного, 10-го. Международного авиационно-космического салона «МАКС-2011» [Электронный ресурс]. URL : <http://www.ato.ru/content/v-2011-godu-na-zapchasti-razberut-okolo-400-samoletoev>
11. Города Самарской области [Текст] : стат. сб. – Самара : Самарский областной комитет госуд. статистики, 2003. – 182 с.
12. Города Самарской области [Текст] : стат. сб. – Самара : Самарский областной комитет госуд. статистики, 2004. – 186 с.
13. Гражданская авиация в России [Текст] : 2007 : стат. сб. / Росстат. – М., 2007. – 88 с.
14. Дайджест СМИ (по итогам пресс-конференции) [Электронный ресурс]. URL : http://www.vaso.ru/?new_id=149
15. Зимин Н.Е. Анализ и диагностика финансового состояния предприятий [Текст] : учеб. пособие / Н.Е. Зимин. – М. : ИКФ «ЭКМОС», 2004. – 240 с.
16. Исаев А.Г. Перспективы развития высокотехнологичных производств на Дальнем Востоке (на примере авиастроительной промышленности Хабаровского края) [Электронный ресурс]. URL : www.econorus.org/consp/files/pzd8.doc
17. Исупов А.М. Теоретические основы функционирования кластеров в промышленности Российской Федерации [Электронный ресурс] / А.М. Исупов // Мат-лы V Всеросс. науч.-практ. конф. «Проблемы функционирования и развития территориальных социально-экономических систем», 15 октября – 15 ноября 2011 г., г. Уфа. URL : http://sprit.ucoz.ru/load/1/sushhnost_promyshlennogo_klastera_kak_osnovy_modernizatsii_regionalnoj_ekonomiki/2-1-0-35
18. Исупов А.М. Государственно-политическое регулирование гражданского авиастроения в условиях перехода к рыночной экономике (на примере Самарской области) [Текст] / А.М. Исупов // Современные проблемы управле-

- ния : сб. науч. статей / под ред. В.Б. Тасеева. – Самара : Глагол, 2009. – 198 с. – С. 176-192.
19. Капканщиков С.Г. Государственное регулирование экономики [Текст] / С.Г. Капканщиков. – М. : КНОРУС, 2009. – 416 с.
 20. Клинов В. Современные тенденции развития машиностроения [Текст] / В. Клинов // Вопросы экономики. – 2006. – №9. – С. 31-46.
 21. Объединенная авиастроительная корпорация [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : <http://www.uacrussia.ru/ru/>
 22. Открытое акционерное общество «Ульяновское конструкторское бюро приборостроения» [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : <http://www.ukbp.ru/>
 23. Пилипенко И.В. Кластерная политика в России [Текст] / И.В. Пилипенко // Общество и экономика. – 2007. – №8. – С. 28-64.
 24. Промышленность России [Текст] : стат. сб. / Госуд. комитет РФ по статистике ; редкол.: Галицкий В.И. (пред.) и др. – офиц. изд. – М. : Госкомстат РФ, 1998. – 444 с.
 25. Промышленность России [Текст] : стат. сб. / Госуд. комитет РФ по статистике ; редкол.: Суринов А.Е. (пред.) и др. – офиц. изд. – М. : Госкомстат России, 2000 (2001). – 462 с.
 26. Промышленность России [Текст] : стат. сб. / Госкомстат России. – М. : Госкомстат России, 1995. – 394 с.
 27. Промышленность России [Текст] : стат. сб. / Госкомстат России ; редкол.: Далин В.В. (пред.) и др. – М. : Госкомстат России, 1996. – 425 с.
 28. Промышленность России [Текст] : 2005 : стат. сб. / Федер. служба госуд. статистики ; редкол.: Ульянов Н.С. (пред.) и др. – офиц. изд. – М. : Статистика России, 2006. – 460 с.
 29. Промышленность России [Текст] : 2008 : стат. сб. / Росстат – М., 2008. – 381 с.
 30. Промышленность России [Текст] : 2010 : стат. сб. / Росстат – М., 2010. – 453 с.
 31. Промышленность СССР [Текст] : стат. сб. / Госуд. комитет СССР по статистике. – М. : Информ.-изд. центр, 1991. – 243 с.
 32. Сводная база данных по кластерам Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL : www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/.../clusters.xls?MOD...
 33. СНТК им. Н.Д. Кузнецова [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : <http://www.sntk.info/index.php?file=index>
 34. Сорокин Д. Воспроизводственный вектор российской экономики: 1999-2007 гг. [Текст] / Д. Сорокин // Вопросы экономики. – 2008. – №4. – С. 94-109.
 35. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL : <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/russtat/rosstatsite/mfin/>
 36. Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации» (ГосНИИ ГА) [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : <http://www.gosniiga.ru/anr.html>
 37. Цветков В.А. Проблемы развития российской экономики [Текст] / В.А. Цветков // ЭКО. – 2008. – №4. – С. 30-50.
 38. Экономическая энциклопедия регионов России. Приволжский федеральный округ. Самарская область [Текст] / Антимонов Ю.Н. и др. ; редкол. Хасаев Г.Р. (гл. ред.) и др. – М. : Экономика, 2007. – 396 с.

Ключевые слова

Авиационная промышленность; авиастроительный кластер; специфика авиастроительного кластера; проблемы авиационной промышленности; износ основных фондов; уровень рентабельности продукции, коэффициент текущей ликвидности; коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами; сальдированный финансовый результат; количество произведенной авиационной техники.

Исупов Андрей Михайлович

РЕЦЕНЗИЯ

В представленной статье Исупов А.М. показал основные результаты своего исследования по заявленной теме. Автор уже опубликовал ряд статей в журнале Высшей аттестационной комиссии РФ, сборниках, докладывал о результатах своего исследования на международных и всероссийских научно-практических конференциях. Автор имеет опубликованную работу в коллективной монографии.

Тема работы Исупова А.М. представляется актуальной, так как производство авиационной техники является одним из наиболее высокотехнологичных, кроме того, в этом вопросе у Российской Федерации накоплен уникальный интеллектуальный и производственный потенциал, который необходимо реализовывать и развивать с целью повышения степени диверсификации российской экономики и предотвращения глубокого спада обрабатывающих производств в периоды экономических кризисов.

В данной статье применяются исследовательские методы анализа, синтеза, статистический; системный и факторный подходы. Предложено авторское определение кластера в авиационной промышленности, которое, с одной стороны, соответствует ведущим теоретическим разработкам по кластерной тематике, а, с другой, учитывает особенности авиационной промышленности.

Рассмотрен состав авиастроительного кластера. Автор рассмотрел специфику кластера в авиационной промышленности как РФ, так и зарубежных стран. Автор исследовал вопрос о кластеризации российской авиационной промышленности и пришел к выводу, что авиационная промышленность кластеризована только в трех российских регионах из более чем десяти, при этом определяющую роль играют органы государственной власти соответствующих субъектов РФ.

Полученные результаты можно использовать в стратегическом планировании и государственном программировании. Внедрение кластерной организации в авиационной промышленности является основанием для повышения конкурентоспособности выпускаемой продукции, наделяя организации, входящие в состав кластера, способностью обмениваться информацией, технологиями, трудовыми ресурсами.

Выявлены основные проблемы авиационной промышленности РФ:

- низкий процент загрузки производственных мощностей;
- низкая производительность труда;
- высокий процент износа основных фондов;
- моральное устаревание основных фондов и выпускаемой продукции;
- низкий уровень рентабельности выпускаемой продукции;
- недостаточно устойчивое финансовое положение.

Автор анализирует имеющуюся статистическую информацию и данные бухгалтерской отчетности авиастроительных предприятий – производителей финальной продукции. Рассмотрены уровень износа основных фондов, уровень рентабельности продукции, коэффициенты текущей ликвидности и обеспеченности оборотными средствами и другие показатели. Результат финансового анализа подтверждает проблемный характер функционирования предприятий российской авиационной промышленности.

Автор приходит к обоснованному выводу о необходимости дальнейших структурных преобразований авиационной промышленности при поддержке государства для повышения ее конкурентоспособности как на внутреннем, так и на мировом рынках.

На наш взгляд, статья может быть опубликована в рекомендованном Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки РФ журнале «Аудит и финансовый анализ». Она соответствует общей тематике журнала и содержит научную новизну.

Тюкавкин Н.М., д.э.н., доцент, ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет»