

УДК 355.233.1

УЧАСТИЕ ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПРИМЕРЕ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Добровольский Леонид Валерьевич, магистрант,
Дипломатическая академия МИД России, Россия, 119021, Москва, ул. Остоженка,
53/2, dobrovolsky.l@mail.ru.

Аннотация: Предметом исследования является авиастроительная отрасль российского оборонно-промышленного комплекса. В статье с использованием системного подхода исследовано влияние авиастроительной отрасли оборонно-промышленного комплекса на развитие экономики страны и осуществляемого в ней широкого спектра приоритетных направлений государственной политики в области авиационной деятельности. Раскрыты цели, задачи и результаты выполнения государственных программ «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» и «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Проанализированы основные структурные элементы (подпрограммы) государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», свидетельствующие о комплексном охвате инновационным развитием всех системообразующих составляющих авиационной отрасли (самолетостроения, в том числе малой авиации, вертолетостроения, авиационного двигателестроения, агрегатостроения и приборостроения), ожидаемыми результатами выполнения которых предусматривается выпуск основного ассортиментного ряда высокотехнологичной авиационной продукции военного, гражданского и двойного назначения, широко востребованной и конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках и способствующей успешному развитию российской экономики.

Ключевые слова: оборонно-промышленный комплекс, авиастроительная отрасль, самолетостроение, вертолетостроение, авиационное двигателе-, агрегато-, приборостроение.

PARTICIPATION OF THE MILITARY-INDUSTRIAL COMPLEX IN THE DEVELOPMENT OF THE ECONOMY OF THE RUSSIAN FEDERATION ON THE EXAMPLE OF THE AIRCRAFT INDUSTRY

Dobrovolsky Leonid V., undergraduate,
Diplomatic Academy of the Russian foreign Ministry, 53/2, Ostozhenka str.,
Moscow, 119021, Russia, dobrovolsky.l@mail.ru.

Abstract: the article describes the system-forming influence of the aircraft industry of the Russian military-industrial complex on the development of the country's economy and a wide range of priority areas of state policy in the field of aviation activities. The goals, tasks and results of the state programs "Development of civil aviation equipment in Russia for 2002-2010 and for the period up to 2015" and "development of the aviation industry for 2013-2025" are disclosed. Analyzes the main structural elements (routines) of the state program "Development of aircraft industry for 2013-2025", demonstrating integrated innovative development of all strategic components of the aviation industry (aircraft, including small aircraft, helicopter, aviation digitale-, aggregate- and instrument engineering), the expected results of which provide for the production of the entire range of military, civil and dual-use aviation products that are widely in demand and competitive in the domestic and foreign markets and contribute to the successful development of the Russian economy.

Key words: military-industrial complex, aircraft industry, aircraft construction, helicopter construction, aircraft engine, aggregate, instrument structure.

Введение. Одной из приоритетных задач современной экономической политики Российской Федерации является решение проблемы обеспечения и всестороннего стимулирования ее устойчивого экономического развития в реальных условиях сформировавшихся в современном мире опасностей и угроз. В Стратегии экономической безопасности Российской Федерации до 2030 года к реальным угрозам устойчивого развития экономики страны отнесены отсутствие российских субъектов производственной деятельности несырьевого профиля среди мировых лидеров, а также сформировавшееся хроническое отставание производственных секторов экономики в инновационном развитии и внедрении передовых технологий. Наличие данной проблемы в условиях

активного противодействия США и стран Евросоюза возрождению России, введению ими под различными предлогами многочисленных санкционных ограничений политико-экономического характера является существенным препятствием в реализации программ и планов экономического развития страны. В этих условиях системообразующим фактором повышения эффективности развития российской экономики является максимальное использование в ней возможностей российского оборонно-промышленного комплекса (ОПК), составляющего специфический сектор экономики и представляющего совокупность отраслей, организаций и научно-производственных объединений, предназначенных для удовлетворения военных потребностей государства. Обладая мощным научно-производственным и кадровым потенциалом, широкой сетью кооперационных связей научно-производственного взаимодействия с традиционно гражданскими отраслями промышленности, оборонно-промышленный комплекс непосредственно участвует в реализации широкого спектра направлений развития российской экономики (рис. 1) по праву являясь ее генератором и локомотивом, так как его функционирование, наряду с созданием и поддержанием на уровне необходимой достаточности всех видов вооружений и военной техники как материальной основы системы обороны, национальной безопасности и независимости государства, одновременно обеспечивает разработку и серийное производство широкого ассортимента высокотехнологичной, конкурентоспособной и востребованной на внутреннем и внешнем рынках продукции гражданского и двойного назначения [5,12].



Рис. 1. Направления участия российского ОПК в развитии экономики страны

* Примечание: Инновационные технологии авиастроения, получающие широкое применение в различных отраслях российской экономики:

- технологии высокоресурсных конструкций;
- новые технологии проектирования;
- компактные технологии;
- информационные технологии, в т.ч. функционирование виртуального изделия;
- технологии управления обтеканием;
- нанотехнологии;
- технологии двигателестроения;
- технологии активности аэроупругости адаптивных конструкций;
- технологии глобального мониторинга прочности и аэродинамики;
- технология активных систем управления;
- автоматизированные сквозные технологии проектирования и разработки бортового оборудования в рамках открытой архитектуры [5,12].

Исследование направлений и показателей участия авиастроительной отрасли ОПК в развитии российской экономики.

Авиастроительная отрасль является важнейшей структурной

составляющей ОПК Российской Федерации, обеспечивающей материальную основу всей системы осуществляемой в ней авиационной деятельности и во многом определяющей общее состояние и вектор развития экономики страны. Воздушный транспорт России широко используется в различных секторах экономики: в сельском хозяйстве, в рыбном промысле, в геологоразведочных работах, при проведении аэрофотосъемки земной поверхности, строительстве мостов, линий транспортировки различных энергоносителей (ЛЭП, трубопроводный транспорт и др.), перевозки пассажиров и различных грузов.

Авиационная отрасль оборонно-промышленного комплекса, фактически представляющая всю российскую авиационную промышленность как одну из наиболее инновационных и наукоемких отраслей экономики, в соответствии со «Сводным реестром организаций оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации», утвержденным приказом Минпромторга России от 3.07.2015 г. № 1828 включает 188 научных, конструкторских и производственных организаций и их интегрированных структур, в которых занято более 400 тыс. чел. трудоспособного населения страны. Общий объем выручки от реализации продукции авиационной промышленности по данным Минпромторга России в 2016 г. составил более \$17,2 млрд. Общий объем производства в авиационной промышленности в 2017 г. на 5,9% превысил аналогичные показатели 2016 г. и составил более 960 млрд руб. Объемы производства продукции гражданского назначения в 2018 г. в целом по авиационной промышленности в сравнении с 2017 г. возросли на 27,1%. Целый ряд современных видов авиационной техники создан из узлов, агрегатов и других комплектующих отечественного производства, в числе которых первый военно-транспортный самолет постсоветского периода Ил-112В, турбовинтовые двигатели **ТВ7-117СТ**, и др. [15].

Вместе с тем, несмотря на некоторые позитивные сдвиги, наиболее

слабым звеном функционирования авиастроительной отрасли оборонно-промышленного комплекса и всей авиационной промышленности Российской Федерации по-прежнему продолжает оставаться производство авиационной техники гражданского назначения. Из общего объема выручки от реализации российской продукции авиационной промышленности в 2016 г. (\$17,2 млрд.) на продукцию гражданской авиации приходится не более 17% совокупного выпуска авиационной техники (\$2,9 млрд.). Общая прибыль российской авиационной промышленности от продаж гражданской авиационной техники в 2017 г. не превышала \$8 млрд., в то время как в США и ЕС она составляла соответственно \$339 млрд. и \$185 млрд. По данным Счетной палаты Российской Федерации в 2019 г. объем поставок отечественных самолетов сократился почти на 40%, а доля самолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков снизилась до 9% (в 2018 г. – 13%). Доля поставок российских гражданских самолетов на мировом рынке самолетов гражданской авиации составляет только 1%, в мировом производстве вертолетов – 19%. Счетная палата отмечает сокращение в 2019 г. в сравнении с 2018 г. поставки на внешний и внутренний рынки самолетов, общее количество которых составило 73 ед. (в 2018 г. – 121 ед.), а также поставки вертолетов до 153 ед. (в 2018 г. – 169 ед.) и авиационных двигателей до 841 ед. (в 2018 г. – 846 ед.) [14,15].

Катастрофическое отставание российской авиационной промышленности от мировых лидеров производства гражданской авиационной техники сформировалось после распада СССР, являвшегося великой авиационной державой планеты, количество выпускавшихся гражданских воздушных судов авиастроительными предприятиями которой, превышало их общую численность, выпускаемую всеми остальными государствами мира, вместе взятыми. Заслуженной славой пользовались выпускавшиеся советским авиапромом многие типы

воздушных судов, в том числе Ан-2, Ан-14, Як-40, Як-42, Ил-14, Ил-62, Ил-76, Ту-104, Ту-114, Ту-134, Ту-144, Ту-154 и др. При этом, в советском военном и гражданском авиастроении вообще не существовало проблемы импортозависимости, так как 100% авиационных двигателей, приборов, агрегатов, комплектующих и материалов разрабатывалось и производилось на советских авиастроительных и смежных с ними предприятиях. Все внутренние и международные воздушные линии государства обслуживались воздушными судами исключительно отечественного производства. Советские воздушные суда экспортировались во многие страны мира, а также производились в ряде из них по лицензиям [17,18].

Инициированные советским политическим руководством перестройка и последующий распад СССР повлекли за собой разрушение всей четко отлаженной и сбалансированной системы его авиапрома с необоснованной деиндустриализацией, уничтожением научно-конструкторской, производственной и испытательной базы, массовым оттоком из отрасли высоко подготовленных специалистов, с одновременным практически полным прекращением подготовки кадровых ресурсов. Пополнение отечественного парка гражданской авиации длительное время обеспечивалось Правительством Российской Федерации на основе массовой закупки подержанных или выведенных из эксплуатации воздушных судов у мировых лидеров гражданского авиастроения вместо государственной поддержки восстановления в авиационной отрасли производства отечественных гражданских воздушных судов. Все это в совокупности привело к деградации российского гражданского авиастроения, ассортиментный состав авиационной продукции которого в настоящее время составляет практически единственный широко разрекламированный тип самолета «Сухой Суперджет 100», а также находящийся в стадии испытаний

самолет МС-21. За последние шесть лет компанией «Гражданские самолеты Сухого» произведено толь 113 самолетов данного типа, в то время как фирма Airbus выпускает такое количество воздушных судов в течение двух месяцев. Самолет «Сухой Суперджет 100» в количестве 30 ед. находится в настоящее время в эксплуатации только одной из пяти крупнейших российских авиакомпаний «Аэрофлот», более 84% летного парка которой составляют европейские воздушные суда «Airbus» и американские «Boeing».

В этих условиях в целях восстановления мирового лидерства в гражданском авиастроении руководством страны проведена решительная корректировка государственной политики в авиастроительной отрасли, системный анализ которой позволяет обобщить и выделить некоторые приоритетные направления ее реализации, предусматривающие [1,2,3,4]:

- «развитие государственного парка военной авиации в соответствии с задачами обеспечения надежной обороны, национальной безопасности, суверенитета и территориальной целостности страны»;
- «достижение и постоянное опережающее зарубежные аналоги поддержание высоких оперативно-тактических свойств, боевых возможностей и боевой эффективности всех видов авиационной техники военного назначения, выпускаемой авиастроительными организациями отрасли» [1,2,3,4];
- «развитие гражданской авиации на отечественной инновационной технико-технологической, организационно-функциональной, кадровой основе и в рамках международной производственной кооперации» [1,2,3,4];
- «организацию массового привлечения и эффективного использования инвестиций в интересах обеспечения интенсивного инновационного развития и совершенствования авиационной промышленности, создания, постоянного наращивания и поддержания

опережающего высокого научного и технико-технологического потенциала для обеспечения разработки принципиально новых высокотехнологичных и конкурентоспособных образцов авиационной продукции военного, гражданского и двойного назначения» [1,2,3,4];

- «обеспечение максимально возможного сокращения сроков внедрения передовых достижений науки, техники и инновационных технологий в опытно-конструкторские разработки и производственные процессы авиационной промышленности» [1,2,3,4];

- «организацию развития и эффективного использования сети аэродромных (аэропортовых) комплексов со всей инфраструктурой, обеспечивающей их устойчивое функционирование и стабильно безопасный прием воздушных судов в сложных условиях обстановки» [1,2,3,4];

- «совершенствование организационно-функциональной структуры государственного сектора авиационной науки, постоянное наращивание научно-конструкторского и технико-технологического потенциала организаций и научно-производственных объединений, осуществляющих разработку авиационной продукции» [1,2,3,4];

- «развитие и совершенствование всех составляющих российской авиационно-транспортной системы на федеральном, региональном и местном уровнях, Единой системы организации воздушного движения страны (ЕСОВДС), систем метеорологического обеспечения, авиационно-космической навигации, поиска и спасания летательных аппаратов» [1,2,3,4];

- «восстановление, развитие и обеспечение эффективного функционирования отраслевой системы подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов проектно-конструкторского, летно-испытательного и инженерно-технического профилей, а также

высокотехнологичных рабочих профессий авиационного профиля» [1,2,3,4];

- «нормативное правовое, организационно-техническое, информационное и кадровое регулирование и обеспечение безопасности полетов государственной, гражданской и экспериментальной авиации» [1,2,3,4];

- «повышение конкурентоспособности российских авиастроительных организаций на мировом рынке авиационной продукции и услуг» [1,2,3,4];

- «создание совместных предприятий авиационного профиля в рамках международной научно-производственной кооперации и взаимовыгодного партнерства с иностранными авиационными организациями» [1,2,3,4];

- «преодоление в ближайшей перспективе критической зависимости Российской Федерации от зарубежных стран в сфере авиационной деятельности» [1,2,3,4].

Важным инструментом системной реализации государственной политики в авиастроительной отрасли и решительного преломления неблагоприятного состояния дел в гражданском авиастроении является *«Стратегия развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г.»*, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 18.09.2017 г. № 1997-р.

Основной целью реализации Стратегии определено *«обеспечение устойчивого роста экспорта продукции гражданского назначения авиационной промышленности Российской Федерации»* [15].

В Стратегии указывается на необходимость сохранения и укрепления Российской Федерацией статуса третьей мировой авиастроительной державы по выпуску финальной продукции. Отмечается,

что основная часть выпускаемой авиационной продукции гражданского назначения обеспечивается в секторах авиационного двигателестроения, самолетостроения, вертолетостроения, авиационного агрегатостроения, составляя соответственно 24%, 22%, 12% и 6% от общего объема производства всей авиастроительной отрасли. [15].

Выделен широкий спектр проблем, препятствующих развитию экспорта российской авиационной промышленности. К числу таких проблем, в частности, отнесены отсутствие у специалистов авиастроительных организаций необходимых для работы на зарубежных рынках компетенций, использование в отрасли физически и морально устаревшей технико-технологической производственной модели с запредельно изношенными у значительной части авиастроительных организаций основными производственными фондами и инфраструктурой, несоразмерно высокая стоимость финансовых средств, привлекаемых в форме кредитования разработки и производства экспортно ориентированной авиационной продукции, при которой большая часть прибыли авиастроительных организаций используется не для развития производства, а на обслуживание полученных кредитов и др.

Материальной платформой реализации Стратегии и всей государственной политики в авиастроительной отрасли является государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 г. № 303.

Основной целью данной программы является *«Создание высоко конкурентной авиационной промышленности и закрепление ее позиции на мировом рынке в качестве третьего производителя по объемам выпуска авиационной техники»* [3,8].

Главной задачей программы является *«повышение роли авиационной промышленности в обеспечении устойчивого развития страны,*

достижение национальных интересов и суверенитета в соответствии со стратегическими приоритетами в сфере развития высокотехнологичных отраслей экономики» [3].

Анализ содержания подпрограмм государственной программы и объемов их финансирования (Рис. 2) свидетельствует о комплексном охвате всех системообразующих составляющих авиационной отрасли оборонно-промышленного комплекса, обеспечивающих ее эффективное развитие и выпуск основного ассортимента высокотехнологичной авиационной продукции военного, гражданского и двойного назначения, широко востребованной и конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках.

К основным показателям выполнения государственной программы отнесены:

- «достижение в секторах гражданского (военного) самолетостроения и вертолетостроения доли мирового рынка, в денежном эквиваленте составляющей соответственно 3,2% (10,9%) и 12% (16,5%) [3,9];
- «восстановление и удержание Российской Федерацией статуса мировой авиационной державы» [3,9];
- «обеспечение существенного вклада в формирование ВВП страны, создание значительного числа высококвалифицированных рабочих мест и осуществления перехода российской экономики на инновационный путь развития» [3,9];

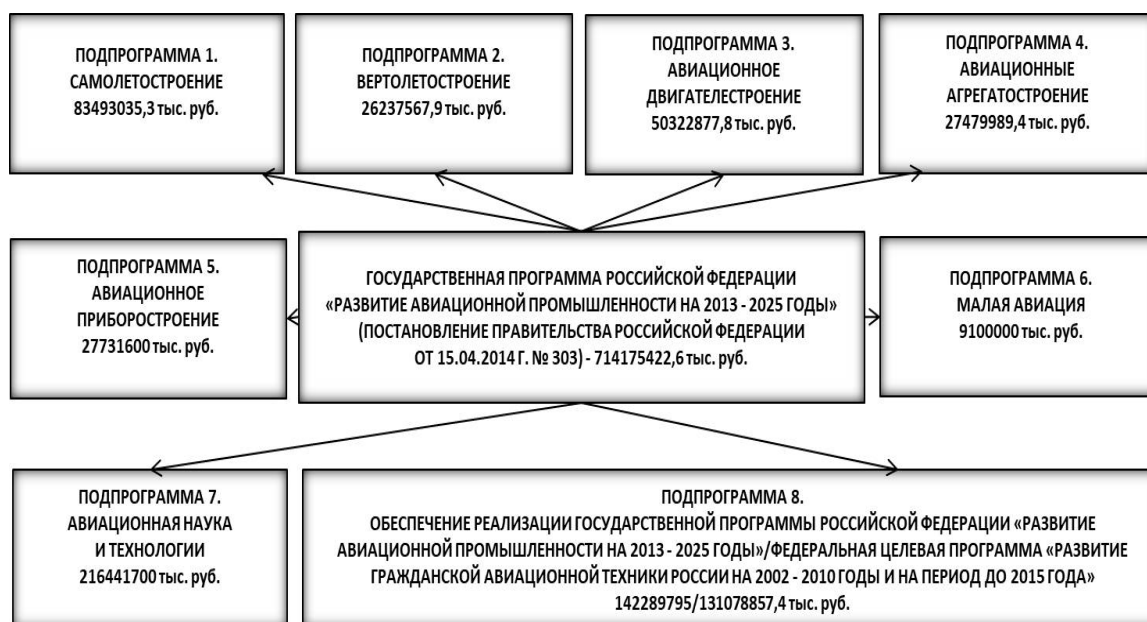


Рис. 2. Состав и объемы бюджетного финансирования государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы»

- «осуществление в основных отраслях авиастроения выхода на мировой рынок финальных интеграторов (головных поставщиков) авиационной продукции на основе их четкого производственного взаимодействия с другими поставщиками (интеграторами 1-го, 2 - 4-го уровней) в соответствии с показанной на рис 3 структурно-логической схемой;
- «формирование в основных отраслях авиастроения прибыльных и конкурентоспособных организаций и их объединений мирового уровня» [3,9];
- «удовлетворение потребностей страны в гражданских воздушных судах, в значительной степени выпускаемых отечественными производителями» [3,9].

Наглядным свидетельством непосредственного участия авиастроительной отрасли ОПК в развитии российской экономики является осуществление практической реализации в рамках вышеуказанной государственной программы целевой подпрограммы развития отечественного самолетостроения (Подпрограмма 1), основной

целью которой является «*формирование глобально конкурентоспособной самолетостроительной отрасли мирового уровня*».

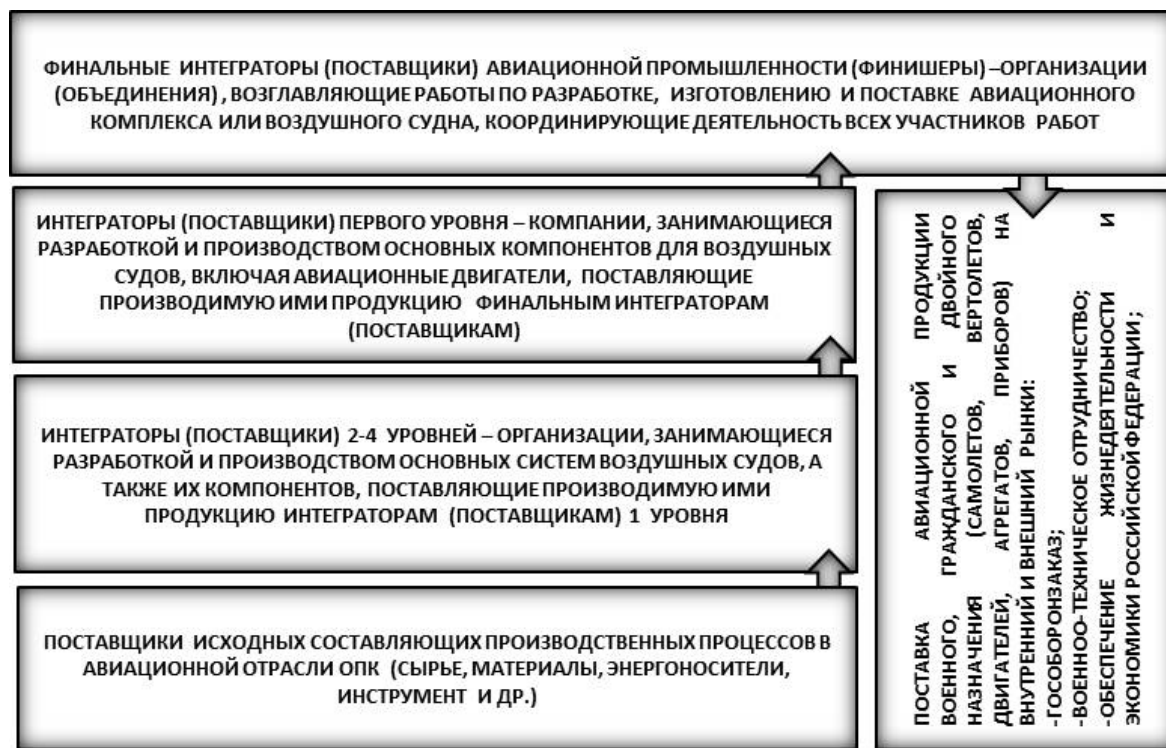


Рис. 3. Структурно-логическая схема (модель) кооперационного взаимодействия интеграторов 1-го, 2-4-го уровней с головными предприятиями (финальными интеграторами) авиастроительной отрасли

Достижение цели подпрограммы обеспечивается практическим выполнением широкого круга задач, предусматривающих завершение комплексной реструктуризации самолетостроительной отрасли, существенное расширение постоянного присутствия самолетостроительных организаций на рынке, развитие глобальной сервисной системы послепродажного обслуживания, обеспечение потребностей страны в гражданской авиационной технике, выпускаемой отечественными производителями и др. [3,10].

Подпрограммой самолетостроения в качестве дополнительной мотивации авиастроительных организаций предусмотрено осуществление их существенной финансовой поддержки в формате предоставления

государственных гарантий, субсидирования части затрат на реализацию проектов, связанных с созданием сети авиационных сервисных центров, выполнения НИОКР по расширению семейства региональных самолетов, завершения создания ближне-среднемагистрального самолета «МС-21», доработки самолета «Сухой Суперджет 100», а также дальнейшей разработки перспективных видов вооружения, военной и специальной техники, продукции производственно-технического назначения и имущества в рамках государственного оборонного заказа и др.

В числе основных результатов реализации подпрограммы самолетостроения к 2025 г. предусматривается:

- «увеличение выручки отрасли самолетостроения до 746,3 млрд. руб.» [3];
- «достижение в гражданском и военном самолетостроении доли мирового рынка, в денежном эквиваленте составляющей соответственно 3,2% и 10,9%» [3];
- «увеличение рентабельности активов и продаж по чистой прибыли производственных организаций отрасли соответственно до 7,2% и 10,8%» [3];
- «завершение формирования конкурентоспособных организаций самолетостроения мирового уровня с ассортиментным модельным рядом и достижение устойчивой прибыльности их производственной деятельности» [3];
- «обеспечение потребностей страны в гражданской авиационной технике на базовой основе выпускаемой отечественной продукции самолетостроения» [3];
- «дальнейшее увеличение роли и участия авиационной промышленности в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации» [3] и др.

Достижение этих результатов создает благоприятные условия для инновационного развития авиастроительной отрасли ОПК и всей российской авиационной промышленности, что несомненно будет способствовать повышению эффективности российской экономики и реализации программ социально-экономического развития страны.

Не менее актуальным и перспективным для повышения эффективности авиастроительной отрасли ОПК и всей российской экономики является дальнейшее развитие отечественного вертолетостроения, осуществляемое в рамках реализации целевой подпрограммы «Вертолетостроение» (подпрограмма 2), основной целью которой является *«формирование глобально конкурентоспособной вертолетостроительной отрасли мирового уровня и закрепление в ближайшие 5-7 лет устойчивой позиции среди мировых лидеров в производстве вертолетов»* [3].

В соответствии с поставленными задачами подпрограммы вертолетостроения предусматривается расширение присутствия находящихся в ее ведении вертолетостроительных организаций на международном рынке вертолетов, развитие глобальной сервисной системы послепродажного обслуживания вертолетов, обеспечение потребностей страны в гражданской вертолетной технике, выпускаемой в значительной степени отечественными производителями и др. [3,5,7,8].

В рамках реализации подпрограммы вертолетостроения предусматривается выполнение комплекса НИОКР инновационной вертолетостроительной проблематики, завершение создания вертолета «Ми-38», разработка и создание перспективных типов скоростных, легких и многоцелевых вертолетов [3].

В числе основных показателей практической реализации подпрограммы вертолетостроения предусматривается:

- «снижение себестоимости выпускаемых вертолетов на основе

увеличения серийности их производства, обеспечения эффективной ритмичной загрузки и повышения производительности труда вертолетостроительных организаций» [3,11];

— «достижение к 2025 г. в секторах гражданского и военного вертолетостроения доли мирового рынка, в денежном эквиваленте составляющей соответственно 3,2% и 10,9%» [3,11];

— «разработка и запуск в серийное производство перспективных типов вертолетов» [3,11];

— «повышение социально-экономического развития субъектов Российской Федерации на основе производственной деятельности расположенных на их территории вертолетостроительных организаций (отчисления в бюджет, развитие инфраструктуры, благоприятные акции, социальные мероприятия и др.)» [3,11].

Анализ и обобщение целей, задач и основных показателей подпрограммы вертолетостроения позволяет заключить, что их практическое достижение создает благоприятные условия для существенного повышения востребованности и конкурентоспособности продукции вертолетостроительной отрасли ОПК, количественных и качественных параметров ее использования на внутреннем и внешних рынках, способствуя повышению эффективности развития российской экономики.

Особое внимание в государственной программе уделено развитию малой авиации, что обеспечивается реализацией предусмотренной ее структурной композицией одноименной целевой подпрограммы (подпрограмма 6), основной целью выполнения которой является *«организация производства авиационной техники малой авиации для решения транспортных задач по осуществлению грузовых и пассажирских перевозок на местных и региональных воздушных линиях, а также выполнению авиационных работ»* [3,12].

Выполнением поставленных в подпрограмме развития малой авиации задач предусматривается:

- «разработка и производство самолетов малой авиации, модернизация существующего парка воздушных судов малой авиации на основе инновационного развития авиастроительных организаций и расширения их кооперационных связей с мировыми лидерами в этой области с целью освоения и использования на территории России передовых технологий» [3,12];
- «стимулирование повышения внутреннего и международного спроса на воздушные суда малой авиации» [3,12];
- «создание базовой материальной и организационно-функциональной основы для восстановления системы профессиональной подготовки летного состава малой авиации» и др.[3,12].

Обобщенными мероприятиями подпрограммы развития малой авиации предусматривается осуществление государственной поддержки российских организаций-производителей воздушных судов малой авиации с субсидированием им части затрат на проведение НИОКР по разработке новых конкурентоспособных воздушных судов данного класса, предназначенных для эксплуатации на местных воздушных линиях назначения в различных климатических и инфраструктурных условиях на территории Российской Федерации [3,8,9].

В числе основных результатов реализации подпрограммы развития малой авиации предусматривается модернизация находящегося в эксплуатации парка малой авиации, организация производства на территории страны современных самолетов малой авиации российских и зарубежных проектов, восстановление и обеспечение эффективного функционирования системы профессиональной подготовки летного состава малой авиации и др. [3,6].

Достижение установленных подпрограммой конечных результатов ее практической реализации, в совокупности с реализацией подпрограмм самолетостроения и вертолетостроения, несомненно, будет являться реальным и существенным вкладом в развитие российской экономики.

Обобщенными результатами выполнения целей, задач и основных мероприятий других государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (авиационное двигателестроение, агрегатостроение, приборостроение, авиационная наука и технологии) предусматривается:

➤ «достижение к 2025 г. доли мирового рынка авиационной продукции в денежном эквиваленте, составляющей соответственно» [3,10]:

- в гражданском (военном) двигателестроении – до 1,4% (12,9%);
- в гражданском (военном) агрегатостроении – до 4,4% (5,4%);
- в гражданском (военном) приборостроении – до 10,9% (21%);

➤ «формирование и удержание на высшем мировом уровне отраслей авиационного двигателестроения, агрегатостроения и приборостроения с оптимальным ассортиментом выпускаемой авиационной продукции военного, гражданского и двойного назначения» [3,10];

➤ «проведение НИОКР по созданию нового поколения авиационных систем и агрегатов, предназначенных для использования на отечественных и иностранных воздушных судах» [3,10];

➤ «разработка и освоение в серийном производстве нового поколения авиационных двигателей для использования на отечественных и иностранных воздушных судах» [3,10];

➤ «достижение на мировом уровне устойчиво высокой положительной репутации отечественной продукции отраслей авиационного двигателестроения, агрегатостроения и приборостроения» [3,10];

- «формирование эффективной системы управления научными исследованиями в отраслях авиационного двигателестроения, агрегатостроения и приборостроения с созданием инструментов и способов, обеспечивающих общую координацию и взаимосвязь между организациями науки и промышленности при разработке перспективных технологий в указанных отраслях» [3,10];
- «создание, поддержание и постоянное наращивание высокого научно-технического и технологического потенциала, обеспечивающего осуществление прорыва российской авиационной промышленности по ряду ключевых направлений развития» [3,10];
- «создание для российской авиационной науки научно-экспериментальной базы, отвечающей высшим мировым стандартам, критериям и требованиям, обеспечивающей возможность осуществления с ее использованием перспективных фундаментальных, прикладных и поисковых научных исследований на уровне передовых зарубежных научных учреждений, а также обеспечения проведения сертификационных испытаний новых создаваемых и перспективных образцов авиационной техники» [3,10];
- «активное участие России в рамках реализации международных программ в перспективных научных исследованиях в области авиации при приоритетном и первоочередном обеспечении создания высокого научно-технического и технологического задела с учетом потребностей отечественного авиастроения» [3,10].

Выводы

1. Непосредственное и эффективное участие ОПК в развитии российской экономики получает наглядное вещественное подтверждение на примере реализации государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».

2. Ввод в действие государственной программы обусловлен объективной потребностью комплексного разрешения сформировавшихся в авиастроительной отрасли ОПК противоречий и проблем, ее технико-технологического переоснащения и перевода преимущественно на инновационный маршрут развития, обеспечивающий производство современной высоко востребованной и конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках авиационной продукции военного, гражданского и двойного назначения.

3. Реализация всей совокупности целевых подпрограммами государственной программы обеспечивает занятие и удержание Россией лидирующих позиций в международном авиастроении, способствуя общему развитию и повышению эффективности российской экономики.

Список литературы

1. Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация»: Указ Президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 140 (с изменениями и дополнениями).
2. Поручения Президента Российской Федерации Пр-288 от 17.03.2018 г. по итогам совещания по вопросу диверсификации производства продукции гражданского назначения организациями оборонно-промышленного комплекса.
3. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»: Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303.
4. Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года: Постановление Правительства Российской Федерации от 15.10.2001 г. № 728.
5. Диверсификация ОПК: современное состояние. – URL: <https://arsenal-otechestva.ru/article/998-diversifikatsiya-op> (Дата обращения - 12.04.2020 г.).
6. Казаков, П.И. Оборонно-промышленный комплекс России в современных экономических условиях / П.И. Казаков, В.П. Золотарева // Сб. ст. по мат. XII междунар. студ. науч.-практ. конф. – № 12. – URL: <http://sibac.info/archive/economy/12.pdf> (Дата обращения: 01.01.2020).
7. Кушнир, К.А. Анализ развития предприятий оборонно-промышленного комплекса России / К.А. Кушнир // Вестник Евразийской науки. – 2018. – № 4.
8. Ларин, С.Н. Реализация программ импортозамещения как драйвер развития российского оборонно-промышленного комплекса / С.Н. Ларин, Н.А. Соколов. – URL: <https://research-journal.org/economical/realizaciya-programm-importozameshheniya-kak-drajver-razvitiya-rossijskogo-oboronno-promyshlennogo-kompleksa/> (Дата обращения – 12.04.2020 г.).
9. Спаткай, Л. Состояние оборонно-промышленного комплекса России. Итоги и выводы. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/spatkai/sostoianie-oboronnopromyshlennogo-kompleksa-rossii-v-itogi-i-vyvody-5ca895e129be5500b3fc0eb6>

(дата обращения – 20.01.2020 г.).

10. Сулова, А. Л. Реализация планов развития оборонно-промышленного комплекса // Молодой ученый. – 2019. – № 43. – С. 211-213. – URL: <https://moluch.ru/archive/281/63410/> (дата обращения: 04.01.2020).

11. Туровец, О.Г. Организация перехода предприятий ОПК на выпуск высокотехнологичной продукции двойного и гражданского назначения (диверсификация) / О.Г. Туровец, Н.Н. Хромых. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/17661380> (Дата обращения – 20.02.2020 г.).

12. Шаповал, Е.В. Оборонно-промышленный комплекс в современной экономике России / Е.В. Шаповал, М.В. Шелест // Вестник университета. – 2015. – № 1. – С. 116-121.

13. Роль авиационной промышленности в обеспечении устойчивого роста реального сектора экономики Российской Федерации / Л.Х. Боташева, Д.Д. Накостик, В.А. Фоменко. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42985480>.

14. Заключение Счетной палаты на отчет правительства об исполнении федерального бюджета 2019 года. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/9530841>.

15. Стратегия развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 18.09.2017 г. № 1997-р.

16. Об утверждении перечня организаций, включенных в сводный реестр организаций оборонно-промышленного комплекса: приказ Минпромторга России от 03.07.2015 № 1828.

17. Военно-промышленный курьер. – URL: <http://www.vpk.ru>.

18. Гражданское авиастроение: советское и постсоветское. – URL: <https://topwar.ru/169354-kogda-ja-vizhu-slomannye-krylja-aviastroenie-sovetskoe-i-postsovetskoe.html> (Дата обращения 10.10.2020 г.)

References

1. Ob otkrytom aktsionernom obshchestve «Ob'yedinennaya aviastroitel'naya kor-poratsiya» (On the open joint-stock company United Aircraft Corporation) Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 20 fevralya, 2006. № 140 (s izmeneniyami i dopolneniyami).

2. Porucheniya Prezidenta Rossiyskoy Federatsii Pr-288 ot 17.03.2018. (Orders of the President of the Russian Federation Pr-288 dated 03/17/2018) po itogam soveshchaniya po voprosu diversifikatsii proizvodstva produktsii grazhdanskogo naznacheniya organizatsiyami oboronno-promyshlennogo kompleksa .

3. Ob utverzhdenii gosudarstvennoy programmy Rossiyskoy Federatsii «Razvitiye aviatsionnoy promyshlennosti» (Development of the aviation industry), Postanovleniye Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 15 aprelya ,2014, № 303.

4. Razvitiye grazhdanskoy aviatsionnoy tekhniki Rossii na 2002-2010 i na period do 2015 [The development of civil aviation equipment of Russia for 2002-2010 and for the period until 2015]: Postanovleniye Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 15.10.2001. № 728.

5. URL: <https://arsenal-otechestva.ru/article/998-diversifikatsiya-op>

6. Kazakov P.I., Zolotareva V.P. - URL: <http://sibac.info/archive/economy/12.pdf> (Data obrashcheniya – 01.01.2020).

7. Kushnir K.A. *Vestnik Yevraziyskoy nauki*, 2018, no.

8. Larin S.N., Sokolov N.A. – URL: <https://research-journal.org/economical/realizaciya-programm-importozameshheniya-kak-drajver-razvitiya-rossijskogo-oboronno-promyshlennogo-kompleksa>.
9. Spatkay L. – URL: <https://zen.yandex.ru/media/spatkai/sostoianie-oboronnopromyshlennogo-kompleksa-rossii-v-itogi-i-vyvody-5ca895e129be5500b3fc0eb6>.
10. Suslova A.L. *Molodoy uchenyy*, 2019, no 43, Pp. 211-213. – URL: <https://moluch.ru/archive/281/63410/>.
11. Turovets O.G., Khromykh N.N. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/17661380>.
12. Shapoval Ye.V., Shelest M.V. *Vestnik universiteta*, 2015, no 1, Pp. 116-121.
13. Botasheva L.KH., Nakostik D.D., Fomenko V.A. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42985480>.
14. URL: <https://tass.ru/ekonomika/9530841>.
15. Strategiya razvitiya eksporta grazhdanskoy produktsii aviatsionnoy promyshlennosti Rossiyskoy Federatsii na period do 2025 goda (Strategy for the development of export of civilian products of the aviation industry of the Russian Federation for the period up to 2025), rasporyazheniye Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 18.09.2017, № 1997-r.
16. Ob utverzhdenii perechnya organizatsiy, vklyuchennykh v svodnyy reyestr orga-nizatsiy oboronno-promyshlennogo kompleksa (On approval of the list of organizations included in the consolidated register of organizations of the military-industrial complex), prikaz Minpromtorga Rossii ot 03.07.2015, № 1828.
17. URL: <http://www.vpk.ru>.
18. URL: <https://topwar.ru/169354-kogda-ja-vizhu-slomannye-krylja-aviastroenie-sovetskoe-i-postsovetskoe.html>

Рецензент: В.И. Соловьев, канд. техн.наук, доц., МАДИ