СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

1. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИОННО- КОСМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

1.1 Значение авиационно-космической промышленности для экономики страны

1.2 Условия развития авиапромышленности

1.3 Современный потенциал российской авиапромышленности

2. ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

3. ПУТИ РЕШЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЗАДАЧ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

3.1 Воронежская область

3.2 Калужская область

3.3 Самарская область

3.4 Пермская область

3.5 Пензенская область

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

ВВедение

Авиационно-космическая промышленность представляет собой совокупность предприятий, занятых конструированием, производством и испытаниями самолетов, ракет, космических аппаратов и кораблей, а также их двигателей и бортового оборудования (электрической и электронной аппаратуры и др.). Эти предприятия принадлежат государству или частным владельцам. Эта отрасль промышленности имеет огромное оборонное, общеэкономическое и научное значение для развитых и интенсивно развивающихся стран.

Особенности авиационно-космической промышленности, состоят в том, что производственное оборудование этой одной из самых интеллектуально обеспеченных и технически передовых отраслей страны соответствует сложности ее продукции. В ней широко применяются и новейшие станки, и ручной труд высокопрофессиональных специалистов. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы предшествуют выпуску всех новых типов продукции авиационно-космической промышленности, кроме малых самолетов гражданской авиации (их производство часто заимствует результаты изысканий из других областей техники).

По темпам развития авиационно-космическая промышленность превзошла другие отрасли и приобрела определяющее значение для современной цивилизации.

Актуальность темы исследования. Авиационно-космическая промышленность имеет важное политическое и экономическое значение. Ею в значительной мере определяются промышленный потенциал и престиж государства: ее предприятия поставляют свою продукцию на внутренний и внешние рынки, обеспечивают заказами другие отрасли хозяйства, предоставляют большое количество рабочих мест.

А сегодня, когда использование конкретных возможностей ракетно-космических разработок стало уже обычной практикой для многих областей науки, оборонно-промышленного комплекса и народного хозяйства, эффективное развитие отечественной космонавтики приобретает все большую актуальность, особенно для поддержания обороно- и конкурентоспособности России в мире.

Для России в силу геополитических причин космонавтика всегда имела и будет иметь особое значение. В современном мире практически любая крупномасштабная социально-экономическая, научная или оборонная программа уже не может быть эффективно реализована без применения возможностей ракетно-космической отрасли.

Целью курсовой работы является изучение задач стратегии и путей решения проблем, существующих в авиационной отрасли.

Объектом исследования является развитие авиационно-космической отрасли российской промышленности в провинции.

1. Современное состояние РОССИЙСКОЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Как известно, постиндустриальная экономика – это экономика, существенным условием функционирования которой является применение научных знаний, использование значительных ресурсов и средств для научно-технического и технологического развития. В числе самых приоритетных направлений ее развития, таких как информационные технологии, биотехнологии в медицине, нанотехнологии, экология, ядерные исследования и ряда других, всегда присутствуют авиация и космос. Поэтому малоэффективное использование и тем более утрата дорогостоящего потенциала авиационно-космической промышленности является одной из серьезных проблем, возникших перед российской наукоемкой промышленностью в ходе реформ.[[1]](#footnote-1)

1.1 Значение авиационно-космической промышленности для экономики страны

Современная российская авиационная промышленность представляет собой одно из наиболее перспективных направлений развития экономики России на ближайшие десятилетия. Производственный и научно-технический потенциал, накопленный в отрасли за многие десятилетия ее существования, по многим параметрам, в особенности в военном секторе авиастроения, до сих пор значительно превосходит достижения ведущих промышленно-развитых стран. Сохраняется присутствие российских предприятий авиационной промышленности на мировых рынках, в особенности на международном рынке военной авиации. Успешное продвижение отечественной авиационной техники сопряжено с жесткой конкурентной борьбой с мировыми лидерами, объединенными в крупные диверсифицированные авиаракетно-космические корпорации. Естественно, что для сохранения суверенитета, развития экономики, включая занятость населения высокоинтеллектуальным трудом, и социальной сферы России с ее огромной территорией всегда будет необходима гарантированная независимость в авиационных технологиях для военного авиастроения, для развития воздушно-космических коммуникаций, для поддержания их инфраструктуры и, следовательно, будет необходима передовая авиационная промышленность.[[2]](#footnote-2)

Существующая международная система регулирования авиационной деятельности и постоянно возрастающие требования, предъявляемые к авиационно-космической технике, к ее надежности, безопасности, экономичности, экологичности, требуют многочисленных нововведений и предшествующих им фундаментальных и прикладных научных исследований и разработок.

С точки зрения базы инновационно-технологического развития всей российской экономики значимость авиационно-космической промышленности невозможно переоценить – настолько велики масштабы и спектр ее научно-технических и технологических достижений и интересов.

1.2 Условия развития авиапромышленности

Когда по отношению к авиационной промышленности государство проводило последовательную научно-промышленную политику, она находилась на передовых позициях – и в научно-техническом уровне авиастроения, и в масштабах производства. Отрасль была одним из мировых лидеров в разработках и производстве гражданских (первый реактивный и первый сверхзвуковой авиалайнеры — отечественные) и военных самолетов и вертолетов почти всех типов.

Достижение высоких результатов обеспечивалось действием ряда факторов: отрасль имела централизованную систему управления, пользовалась привилегией приоритетного ресурсного обеспечения (финансового, кадрового, материально-технического), развивалась по сбалансированным текущим и перспективным планам и целевым программам, внутри отрасли специфическими (не экономическими) методами поддерживалась конкуренция различных научно-конструкторских школ и производств, проводилась научно-техническая политика единых правил, требований, государственных и отраслевых стандартов, норм, систем сертификации и т.д.

С началом рыночных экономических преобразований, со свертыванием политики широкомасштабной государственной поддержки авиационной промышленности оказалась в глубоком кризисе. Критически важными стали факторы внутреннего спроса и госфинансирования, которые резко упали.

Процесс радикальной трансформации социалистической экономики в капиталистическую нуждался в управлении. Демонтаж централизованной системы управления, обеспечивающей бюджетно-финансовую, производственную, социальную стабильность экономики, не был и не мог быть подкреплен созданием в короткие сроки всей системы необходимых и эффективно действующих рыночных институтов, гарантирующих ее устойчивое функционирование на всех уровнях экономики. В результате основные хозяйствующие субъекты (предприятия) оказались в экономической среде, лишенной механизмов их согласованного взаимодействия.

В этих условиях перед авиационной промышленностью, как и перед оборонно-промышленным комплексом в целом, встал ряд проблем, требующих быстрейшего решения. Одна из таких проблем – отсутствие специалистов по организации сбытовых сетей, маркетингу сложной и достаточно специфической продукции. При ее производстве в централизованной системе управления в этом не было необходимости – формирование госзаказа, его финансирование и распределение являлось исключительной функцией правительства.

Другим необходимым условием повышения эффективности отрасли является совершенствование организации, методов и технологии управления. В экономике РФ единый аэрокосмический комплекс пока окончательно не сформировался, если оценивать степень рациональности его организационной и научно-производственной структуры. Исторически авиационная и ракетно-космическая отрасли развивались с точки зрения организационного и научно-технического взаимодействия относительно независимо.

После реорганизации системы управления оборонно-промышленного комплекса в 1999 г. был сделан первый шаг к объединению авиационной и ракетно-космической отраслей (Российское авиационно-космическое агентство) в авиационно-ракетно-космический научно-промышленный комплекс экономики. Следует отметить, что организационные и финансовые задачи в этом процессе не единственно трудные. Не менее сложным представляется осуществление единой научно-технической политики.

В долгосрочной перспективе подобная реорганизация позволит сформировать новую целостную производственную совокупность, которую по праву можно будет назвать российской аэрокосмической промышленностью.

В настоящее время авиастроение в основном существует за счет прошлых научно-технических, конструкторских и технологических заделов, запас которых неуклонно истощается. Хронический недостаток финансовых ресурсов, ограниченных узкими рамками госзаказа и федеральных целевых программ, приводит к затягиванию или приостановке перспективных исследований и разработок. В условиях отсутствия серьезных инвестиций в нововведения все труднее конкурировать с западными корпорациями.

Резкое сокращение, а по некоторым направлениям — и полная ликвидация государственного заказа привели к фрагментарному функционированию подотраслей авиационной промышленности. Финансово-экономическое положение в военном и гражданском самолетостроении, двигателестроении и вертолетостроении сильно различается. В лучшем состоянии сейчас находится военное авиастроение, что обусловлено его внешнеторговыми контрактами.[[3]](#footnote-3)

1.3 Современный потенциал российской авиапромышленности

Авиационная промышленность – это ряд научно-производственных комплексов замкнутого проектно-технологического цикла, состоящих из проектно-конструкторских организаций, опытных и серийных промышленных предприятий, центральных научно-исследовательских институтов по разработке, производству, ремонту и модернизации авиационной техники гражданского и военного назначения, а также наземного оборудования, обеспечивающего эксплуатацию этой техники.

Кроме того, отрасль располагает множеством заводов общего назначения, обеспечивающих первый и второй уровень авиастроительной кооперации (радио- и электронные приборы, аппаратура, различные агрегаты, узлы, нормали и т.д.), создающих специфическую технологическую оснастку и станки. Авиационная отрасль в широком понимании включает в себя весь спектр сфер деятельности по разработке, производству, эксплуатации, обслуживанию и ремонту летательных аппаратов. Также в отрасли числятся так называемые «прочие» предприятия. Сюда относятся корпорации и холдинги различного вида, объединяющие сохраняющие юридическую самостоятельность предприятия, а также дочерние, посреднические, снабженческие, внедренческие предприятия.[[4]](#footnote-4)

Для улучшения ситуации ведется реструктуризация АП, конечная цель которой – сформировать в ближайшие годы профильные, тематически и технологически тяготеющих друг к другу структуры: приборостроительные, двигателестроительные, самолетостроительные холдинги.[[5]](#footnote-5) В результате реструктуризации многие предприятия выводятся из состава отрасли как утратившие авиационный профиль.

2. ЦЕЛИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Для решения задачи расширения космической деятельности и обеспечения постоянного независимого выхода России в космическое пространство Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 октября 2005 г. № 635 утверждена Федеральная космическая программа России на 2006-2015 годы (ФКП-2015)[[6]](#footnote-6), в которой определялись перспективы развития космических средств социально-экономического, научного и двойного назначения на предстоящий 10-летний период. Основной целью Программы является удовлетворение растущих потребностей государственных структур, регионов, а также населения страны в космических средствах и услугах.

Кроме того, для реализации системных, подкрепленных финансированием решений по доведению космических услуг и информации до российских потребителей Роскосмосом подготовлена концепция федеральной целевой программы «Использование результатов космической деятельности в интересах социально-экономического развития Российской Федерации и ее регионов на 2010-2015 годы».

Разработаны и другие целевые программы:

− ФЦП «Глобальная навигационная система», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 августа 2001 года № 587;

− ФЦП "Развитие российских космодромов на 2006-2015 годы".

Задача повышения эффективности использования результатов космической деятельности, в первую очередь в экономике и социальной сфере, стоит не только перед федеральными структурами, но и перед субъектами Российской Федерации. Есть регионы, развитие которых вообще невозможно без использования результатов космической деятельности, например, дальнейшее освоение российских северных и приполярных регионов.

Космические технологии все глубже проникают во все сферы жизни общества. Органы государственной власти регионов все чаще используют их для эффективного управления в повседневной деятельности, повышения качества услуг, предоставляемых населению. Использование таких технологий в современном информационном обществе становится необходимым условием обеспечения соответствия государственного управления потребностям и нуждам населения.

В течение нескольких лет Роскосмос интенсивно развивает взаимодействие на региональном уровне: заключены соглашения с более чем 50 субъектами Российской Федерации в области использования результатов космической деятельности. Утверждены совместные региональные целевые программы Роскосмоса с правительствами Калужской области, Красноярского края и Республики Татарстан, других регионов.[[7]](#footnote-7)

В рамках Федеральной космической программы России проводится большой объем работ, направленных на создание условий для оперативного мониторинга мобильных и стационарных объектов (транспортные средства, объекты космодромов, АЭС, химзаводы и др.), а также по использованию космических средств для прогнозирования возникновения чрезвычайных ситуаций, контроля динамики их развития и возможных последствий.

Но развитие именно отечественной авиационной промышленности и гражданской авиации России является одной из приоритетных комплексных задач структурной политики государства. Государственная поддержка развития авиастроения и авиатранспорта в России осуществляется, в частности, на основе федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010годы и на период до 2015 года», которая также имеет статус президентской.[[8]](#footnote-8)

В авиастроении России в настоящее время реализуется Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года.[[9]](#footnote-9)

Под Стратегией развития авиационной промышленности понимается взаимосвязанная по задачам, срокам осуществления и ресурсам совокупность целевых программ, отдельных проектов и внепрограммных мероприятий организационного, правового, экономического и политико-дипломатического характера, обеспечивающая эффективное решение проблемы динамичного развития авиационной промышленности.

Однако как показала практика, эти программы не предусматривают мер по развитию малой авиации и не содержат конкретных предложений по решению насущных проблем, ликвидации негативных тенденций и обеспечению стабилизации и улучшению ситуации в сфере разработок, производства и эксплуатации легкой авиационной техники. Отсутствие государственных программных подходов по поддержке малой авиации, ведет к неоправданному сокращению использования гражданской авиации в регионах и не обеспечивает необходимого уровня безопасности.

Без принятия экстренных мер со стороны государства резко возросший спрос будет удовлетворяться авиатехникой импортного производства. Поэтому одной из основных целей стратегии развития отечественной авиации является разработка региональных программ. Реализация мероприятий федеральных программ в первую очередь будет осуществляться в регионах, имеющих значительные научно-технологические заделы и производственные ресурсы для развития малой авиации.

Целью реализации региональных программ должны стать:

− обеспечение условий для создания конкурентоспособной авиационной техники и технологий;

− создание условия для оперативного развертывания на территории области или региона серийного производства авиационной техники, что обеспечит гибкость производства по отношению к потребностям рынка;

− значительное увеличение поступления доходов во все уровни бюджетов;

− развитие экспортного потенциала региона;

− создание новых рабочих мест;

− обеспечение дополнительного формирования заказов на другие смежные промышленные предприятия региона;

− формирование имиджа региона как высокотехнологичного центра самолётостроения.

3. ПУТИ РЕШЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЗАДАЧ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

Для сохранения авиационного потенциала в рамках стратегии повышения его конкурентоспособности необходима государственная поддержка авиационной отрасли. Но ресурсы государства для развития авиационной промышленности ограничены и не имеют другой более-менее эффективной альтернативы, кроме как выделить приоритетные направления и сосредоточиться на них. Необходима экономически обоснованная селекция сначала этих направлений, конкретных проектов, а затем и предприятий, распределение выделяемых государственных средств только среди эффективно работающих.

В качестве примера можно рассмотреть регионы, наиболее перспективные в плане укрепления и развития авиационной отрасли.

3.1 Воронежская область

Ежегодное выбытие из эксплуатации самолётов действующего авиапарка и дальнейший рост спроса на авиаперевозки, создаёт реальный дефицит перевозных мощностей и расширяет рыночную нишу для новых воздушных судов отечественного производства, в том числе в малой авиации: сельскохозяйственного назначения, спецназначения, спортивной и др. Анализ российского рынка лёгких самолётов показывает, что потребность в них постоянно увеличивается.

Авиапромышленный комплекс Воронежской области обладает высоким техническим потенциалом, уровнем применяемых технологий, сложностью и наукоемкостью производственных процессов и способен выпускать конкурентоспособную продукцию в малой авиации. В первую очередь, это ОАО «Воронежское акционерное самолётостроительное общество», которое может производить не только дальнемагистральные самолёты, но и воздушные суда малой авиации.

Это позволило Воронежской области принять участие в пилотном проекте отработки мероприятий, разработанных ФЦП «Возрождение и развитие малой авиации России», что позволило дополнительно привлечь средства в область.

В то же время потенциал авиапрома области не исчерпывается производственными мощностями авиазавода. Имеющиеся заделы научно-технических разработок позволяют реализовать ряд проектов в авиационной отрасли:

− Сельхозсамолёт «Ту-54», Самолёты бизнес-класса «Ту-34», аэросани - амфибия «АС-2», не имеющие аналогов в мире (Воронежский филиал ОАО «Туполев»);

− «Корпоративный» межрегиональный многоцелевой 15-30 местный самолёт короткого взлёта и посадки универсального базирования, транспортный самолёт вертикального взлёта и посадки с подъемным модулем комбинированной схемы и сельхозсамолёт СХ-5; (ООО «Композит Авиа»);

− Легкий бесшумный патрульный самолет для решения задач надзора и антитеррора (ООО НПП «ОРТ»);

− Сверхлёгкий безопасный многоцелевой автожир, дельталёты различной модификации (ООО «Сигма Проект»);

− Беспилотный, дистанционно пилотируемый авторотирующий вертолёт для авиахимических работ, системы дистанционного управления с использованием спутниковой навигации GPS, безопасные многоцелевые автожиры (ЗАО КБ «Процессор Эко»);

− Сверхлегкие самолеты «Горизонт », «Дебют» (ООО «Горизонт») и другие.

− Особенно большое значение для развития малой авиации имеет разработка и производство поршневых двигателей для малой авиации, в том числе дизельных (ФГУП «ВМЗ», ОАО «ОКБМ»);

Следует заметить, что на предприятиях, НИИ и КБ отрасли в основном удалось сохранить высокопрофессиональный кадровый потенциал специалистов, способный решать сложные задачи по освоению новых видов авиационной техники.

В Воронежской области имеется опыт работы по лизинговой схеме в авиастроении.

Однако отсутствие скоординированного комплексного подхода к развитию малой авиации области не позволяет в полной мере задействовать имеющиеся ресурсы и наработки. В настоящее время нужны новые подходы по поддержке малой авиации, и Воронежская область может стать полигоном по отработке современных механизмов её развития.

Основным механизмом реализации промышленной политики в решении данной проблемы стала областная целевая программа «Развитие малой авиации Воронежской области на 2007-2011 годы».[[10]](#footnote-10) Правда, Постановлением Воронежской областной Думы от 24 декабря 2009 г. № 2034-IV-ОД Программа была признана утратившей силу.

По официальной статистике на сегодняшний день на территории России имеется около 60 тысяч населенных пунктов, которые не имеют доступного наземного транспортного сообщения. В основном это районы Сибири, Камчатки, Дальнего Востока и Чукотки. Отсюда понятна востребованность этих и многих других, регионов в малой авиации. В свое время малодоступные районы страны обслуживал АН-2. Но ему на смену должны прийти новые малогабаритные самолеты. Разработкой таких летательных аппаратов в настоящее время занимается коллектив Воронежского бизнес-инкубатора.[[11]](#footnote-11)

3.2 Калужская область

Калужская область в числе первых выполнила рекомендации Правительства Российской Федерации о необходимости принятия региональных целевых космических программ.[[12]](#footnote-12)

С целью расширения спектра и объема услуг, оказываемых органами власти организациям и населению на основе интегрированной региональной информационной системы Калужской области, использующей результаты космической деятельности и современных геоинформационных технологий, была разработана долгосрочная областная целевая программа (ОЦП) «Использование результатов космической деятельности и современных геоинформационных технологий в интересах социально-экономического развития Калужской области на 2010-2012 годы».[[13]](#footnote-13) Эта программа является логическим продолжением подобной космической программы, уже реализованной в 2008-2009 гг., которая была разработана в интересах удовлетворения растущих потребностей в результатах космической деятельности всех категорий российских пользователей федеральных и региональных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления и отечественного бизнеса. Подготовка к выполнению новой программы велась почти весь 2010 год, накоплен большой научно-технической и методической задел, что позволит в полном объеме выполнить данную программу.

Практические работы, проведенные в 2007–2009 гг. в Калужской области по комплексному использованию систем спутникового мониторинга, космических и геоинформационных технологий, позволили создать первую очередь интегрированной региональной информационной системы (ИРИС) Калужской области. Этого удалось достичь за счет внедрения высокоэффективных информационных технологий и решений.

ИРИС является составной частью государственной информационной системы Калужской области и содержит информацию, получаемую от космических средств мониторинга (данные дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ), навигации, связи), использует космические и геоинформационные технологии, существующую геоинформационную систему Калужской области («ГИС Калужской области»), высокоскоростную корпоративную информационно-коммуникационную сеть органов власти Калужской области.

Создана целая инфраструктура – региональный информационно-аналитический центр (РИАЦ), региональный центр космического мониторинга (РЦКМ), базовый и муниципальные ГИС-центры, информационно-аналитические центры в министерствах Калужской области, в которых интегрируются информационные ресурсы органов управления регионом.[[14]](#footnote-14) Кроме того, на базе КФ МГТУ возможностей использования результатов космической деятельности в области. А специалистами ФГУП "РНИИ КП" – головной организации по реализации ОЦП – подготовлена программа обучения им. Н.Э. Баумана был создан инновационно-образовательный космический центр первой очереди. Его главной задачей является подготовка кадров и пропаганда государственных и муниципальных служащих по спецкурсу "Возможности практического использования космических и геоинформационных технологий в интересах социального и экономического развития Калужской области".[[15]](#footnote-15)

3.3 Самарская область

Самарская область располагает значительным научно-техническим и технологическим потенциалом, чему во многом способствует наличие в области многоотраслевой экономики, большое сосредоточение предприятий машиностроительного профиля (главным образом автомобилестроительного и авиационно-космического), а также тесное сотрудничество Самарских ученых с научными центрами Москвы и Поволжья.

Одним из главных направлений развития области является поддержка предприятий ОПК для решения задачи по увеличению валового внутреннего продукта (ВВП).[[16]](#footnote-16) Большая часть предприятий ОПК входит в состав авиационно-космического кластера.

Самарская область – одним из первых регионов в России начала последовательно реализовывать кластерный подход к развитию экономики: он положен в основу стратегии социально-экономического развития губернии до 2020 года. Это наиболее подходящий вариант для индустриального региона со значительным производственно-технологическим и научным потенциалом, сложной, диверсифицированной структурой экономической деятельности. Значительный потенциал для формирования кластеров заложен в наиболее конкурентоспособных отраслях - это автомобилестроительный, нефтехимический, авиационно-космический кластеры, составляющие основу экономики Самарской области.

В Самарской области расположены ведущие в России предприятия по созданию, производству и запуску ракет-носителей и космических аппаратов, среди которых выделяются следующие.

Государственный научно-производственный ракетно-космический центр «ЦСКБ-Прогресс», на основе которого и сформировался авиационно-космический кластер, – мировой лидер в области создания ракет-носителей среднего класса. Ракета-носитель «Союз» – самая надежная в мире ракета. Предприятие занимает лидирующие позиции в России по созданию космических аппаратов дистанционного зондирования Земли, а также космических аппаратов для проведения медико-биологических экспериментов. Во всем мире известны ракета-носитель типа «Союз», космические аппараты «Ресурс ДК», «Бион-М» и «Фотон-М».

ОАО «СНТК им. Н.Д. Кузнецова» работает над новым двигателем НК-93, который прошел летные испытания. Начиная с 2005 года, ведется опытно-конструкторская работа по созданию двигателя, работающего на сжиженном природном газе, для магистрального железнодорожного тепловоза мощностью 8,3 МВт.

ОАО «Моторостроитель» наряду с выполнением возрастающих заказов на ракетные двигатели для ФГУП ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс» продолжает развивать производство газотурбинных установок на базе авиационных двигателей по заказам РАО «Газпром» и дочерних структур РАО «ЕЭС». В числе приоритетных работ в 2007-2010 гг. было выполнение государственного оборонного заказа по ремонту и модернизации авиадвигателей для стратегической авиации.

ОАО «Авиакор-самарский авиационный завод». Основная продукция завода – пассажирские самолеты ТУ – (новые и капитальный ремонт) и сборка нового регионального самолета АН - 140 совместно с украинскими компаниями.

К предприятиям авиационно-космического комплекса относятся предприятия агрегатного направления ОАО «Авиаагрегат», ОАО «Гидроавтоматика», ОАО «Агрегат», ОАО «Салют», а также ОАО «Металлист-Самара», специализирующийся на производстве компонентов авиационных и ракетных двигателей.

Перспективное развитие авиационно-космического кластера Самарской области осуществляется в нескольких взаимосвязанных направлениях.

Приоритетное значение имеет использование потенциала отрасли для перехода на инновационный путь развития, выпуска новой продукции и привлечения для этих целей частных инвесторов.

Конкурентные преимущества кластера основаны на его мощной научно-технологической и конструкторской базе.

Научная деятельность авиационно-космического кластера Самарской области ведется в ЦСКБ-Прогресс, СНТК им. Н.Д.Кузнецова, Самарском государственном аэрокосмическом университете, других организациях. Технологии, созданные и апробированные в организациях, в конструкторских бюро, университетах имеют значительные перспективы для применения в различных сферах экономики: медицине, приборо- и станкостроении, метеорологии, картографии, поиске месторождений полезных ископаемых. В данном секторе создан ряд принципиально новых технологий, не имеющих аналогов.

В кластере на базе крупнейшего инновационного вуза Самарского государственного аэрокосмического университета создана мощная инновационная инфраструктура – технопарк, центр трансфера технологий, медиацентр, бизнес-инкубатор.

Созданная инфраструктура в перспективе должна стать одним из опорных элементов национальной инновационной системы и служить основой при формировании региональных зон инновационного развития.

Использование таких конкурентных преимуществ позволит эффективно реализовывать в Самарской области и России крупные прорывные отраслевые технологии.

Немаловажно также активное взаимодействие со структурами, принимающими решения о государственной поддержке отрасли.

В данном направлении приоритетными являются следующие подходы:

− включение организаций кластера в создаваемые на федеральном уровне интегрированные структуры (в частности предполагающееся объединение научно-исследовательской, конструкторской и производственной части некогда единых производственных комплексов);

− увеличение притока средств из федерального бюджета;

− участие организаций в различных федеральных целевых программах;

− стимулирование диверсификации производства, встраивание в стоимостные цепочки гражданского направления различных секторов экономики - автомобилестроения, сельскохозяйственного машиностроения, железнодорожного транспорта, топливно-энергетического комплекса;

− долгосрочное системное взаимодействие с крупными национальными компаниями ОАО «Газпром», ОАО «Российские железные дороги»;

− привлечение частных инвесторов, особенно в целях создания инновационных источников экономического роста;

− использование инновационных возможностей организаций аэрокосмического кластера для развития других секторов экономики. [[17]](#footnote-17)

 Самарская область

Краткая справка

Общая информация

История

Статистика

Статьи

3.4 Пермская область

Сегодня Пермь занимает твердую позицию в рейтинге российских авиационно-космических технополисов.

В советские времена почти 50% заводов, конструкторских бюро и институтов Перми в составе авиационной, оборонной и космической промышленностей работали на космодромы и космические войска, ракетные войска стратегического назначения, на гражданскую, военно-транспортную авиацию и военно-воздушные силы. Сегодня пермские предприятия выпускают конкурентоспособные на мировом рынке ракетно-космические двигатели, вертолетные редукторы и трансмиссии, авиационные приборы и агрегаты, кабели и провода для космонавтики и авиации, проектируют авиационные двигатели, агрегаты и приборы для самолетов нового поколения.

В послевоенные годы Пермь была закрытым городом исключительно из-за обилия предприятий и КБ ракетной и космической промышленности. В Перми и сегодня делают двигатели для основного российского ракетоносителя «Протон» и ряд твердотопливных ракет наземного и морского базирования.

Трудом практически четырех поколений в Пермском крае создан и работает крупнейший в России комплекс предприятий авиационного двигателе-, агрегато- и приборостроения, ракетно-космической промышленности, выпускающий высоко конкурентную продукцию. Сегодня в Пермском крае есть всего одна тема высших государственных интересов и суверенитета России. Это тема качества и способности делать на «Пермских моторах» и других предприятиях конкурентные авиационные и ракетно-космические двигатели, лучшие в мире вертолетные редукторы, трансмиссии, агрегаты и приборы.[[18]](#footnote-18)

На предприятиях авиационно-промышленного и ракетно-космического комплекса в Перми сегодня решается вопрос, будет ли Пермский край первоклассным, развитым и уважаемым регионом России или до конца сползет к сырьевой и транзитной провинции, пусть даже с профицитным бюджетом.

Определяющими в решении этого вопроса являются две наиболее важные для пермских моторостроителей проблемы. Прежде всего - это гарантии на оснащение авиадвигателями ПС-90А всех новых (приспособленных для этого) типов отечественных самолетов и ремонт уже выпущенных.

Второе очень перспективное направление деятельности для предприятий пермского авиационно-космического комплекса – это изготовление двигателя первой ступени для ракетоносителя "Ангара". Проблема на сегодняшний день заключается в утверждении объемов финансирования программы "Ангара" в целом.[[19]](#footnote-19)

3.5 Пензенская область

Стратегия социально-экономического развития Пензенской области на долгосрочную перспективу (до 2021 года) – это система политик и мер государственного управления, нацеленных на создание условий для инновационного развития, укрепление позиций Пензенской области среди субъектов Российской Федерации и в системе мирохозяйственных связей.

Стратегия исходит из целевых ориентиров, заданных в программных документах федерального уровня: ежегодном Послании Президента РФ Федеральному Собранию и Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года.

Среди традиционных отраслей региональной экономики наиболее конкурентоспособными по-прежнему остается приборостроение, обеспечивающее потребности оборонного комплекса, авиационной и ракетно-космической промышленности. Здесь расположены ведущие предприятия авиационной промышленности, среди них крупнейшее в России предприятие по разработке, производству и ремонту авиационной техники ОАО «Туполев»; ОАО «ПКБМ» — российский лидер в области разработки и производства авиационных тренажеров, разработанных на основе мировых достижений науки и техники, которые эксплуатируются как в России, так и в странах ближнего и дальнего зарубежья; НИИ физических измерений специализируется на создании приборов для бортовых и наземных измерительных систем, размещаемых на ракетах-носителях и космических аппаратах, приборов для наземных стартовых сооружений, с которых производится запуск ракет, поставляет комплексы для космических исследований и промышленности в другие страны. В Пензе находится конструкторское бюро моделирования - государственное предприятие Российского авиационно-космического агентства.[[20]](#footnote-20)

Правительством Пензенской области было утверждено «Положение об Управлении промышленности, транспорта и энергетики Пензенской области», в котором среди основных задач Управления была названа реализация во взаимодействии с федеральными органами государственной власти, исполнительными органами государственной власти Пензенской области экономической, научно-технической, инновационной и социальной политики в сфере промышленного комплекса и в том числе, авиационного транспорта.[[21]](#footnote-21)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

России нужна мощная авиационно-космическая промышленность, для чего требуется эффективная государственная поддержка. Государственная политика поддержки авиапромышленности должна быть направлена, прежде всего, на поддержку ограниченного числа технологически сбалансированных производств в рамках выбранных направлений и проектов. Другие, излишние производства должны приспосабливаться, рассчитывая на собственные силы, или же им необходимо предоставлять адресную поддержку для перепрофилирования их деятельности на основе конкурса соответствующих предложений.

Основной формой прямой финансовой поддержки авиационной промышленности являются федеральные целевые программы. Кроме того, возросшие финансовые возможности государства позволяют развивать авиационный лизинг. Еще одним направлением государственной поддержки авиационной промышленности является реализация совместных проектов создания новой гражданской авиатехники. Таких программ достаточно много. Существуют и многочисленные программы кооперации иностранных и российских авиапредприятий, которые имеют пока незначительные объемы работ.

Государственная поддержка может быть и в форме масштабных программ в области военной авиации, которые наряду с гражданскими программами способствуют сохранению науки, технологий и конкурентоспособности.

При создании ракетно-космической техники реализуется множество разработок. Они потенциально интересны другим секторам экономики. Потребителями данной продукции могут являться и предприятия малого и среднего бизнеса, не имеющие возможности вести собственные исследования, но желающие использовать новые идеи, которые в итоге приведут к повышению конкурентоспособности продукции. Достаточно высок спрос и на нематериальную продукцию РКП: методы разработки и проектирования, методы управления, новые технологические процессы, реализуемые при изготовлении продукции.

Реализация космических программ существенно расширит возможности применения информационно-коммуникационных технологий в различных отраслях экономики и в ходе реализации приоритетных национальных проектов нашей страны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Безбородов В.Г., Сурженко С.А., Проскурнин А.Н. Комплексное использование космических и геоинформационных технологий для решения задач регионального управления // Геоматика. 2010. №1. 108 с.

2. Бендиков М.А., Фролов И.Э. К проблеме выбора стратегии развития авиационной промышленности // Менеджмент в России и за рубежом. 2003. №3. С. 23-24.

3. Космические технологии для развития области: Авторский материал кафедры «Программное обеспечение ЭВМ, информационные технологии и прикладная математика» (ФН1-КФ) КФ МГТУ им. Н. Э. Баумана // "АиФ"-Калуга. 2007. №45. С. 5.

4. Литвинцев Г. Самолеты из бизнес-инкубатора: Начала действовать новая модель создания малой авиации // Российская Бизнес-газета. 2007. №609. С. 4.

5. Официальный портал Правительства Пензенской области – http: // www.penza.ru

6. Официальный сайт Федерального Космического Агентства (РОСКОСМОС): http://www.federalspace.ru

7. Перминов А.Н. Роскосмос. Стратегия масштабного освоения: Интервью // Промышленник России. 2009. № 5 (май). С.37.

8. Пермский край – территория конкурентного развития: учеб.-метод. пособие / Под научн.ред. Букиной Т.В., Зуевой Е.Л. Пермь, 2008. 198 с.

9. Постановление Правительства Воронежской области «Об утверждении концепции областной инновационной политики на 2010 - 2015 годы» от 11 февраля 2010 г. N 70 // Правовая система ГАРАНТ.

10. Постановление Воронежской областной Думы «Об областной целевой программе "Развитие малой авиации Воронежской области на 2007 - 2011 годы" от 12 октября 2006 г. N 602-IV-ОД // Собрание правовых актов Воронежской области. – 2006. – № 54. – Ст.271.

11. Постановление Правительства Калужской области "О долгосрочной целевой программе "Использование результатов космической деятельности и современных геоинформационных технологий в интересах социально-экономического развития Калужской области на 2010-2012 годы" от 05 июля 2010 № 263 // Правовая система ГАРАНТ.

12. Постановление Правительства Пензенской области «Об утверждении положения об Управлении промышленности, транспорта и энергетики Пензенской области (в ред. Постановлений Правительства Пензенской обл. от 31.01.2008 N 43-пП, от 17.06.2008 N 380-пП, от 05.11.2008 N 738-пП, от 21.11.2008 N 781-пП, от 17.02.2009 N 127-пП, от 17.04.2009 N 306-пП) от 17 июня 2008 г. N 380-пП// Официальный портал Правительства Пензенской области – http://www.penza.ru

|  |
| --- |
|  |

13. Постановление Правительства Российской Федерации «О Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» от 15 октября 2001 № 728 (в ред. Постановлений Правительства РФ 24.08.06 № 519, от 11.05.07 № 284, от 07.05.08 № 364, от 04.10.08 № 742, с изм., внесенными распоряжением Правительства РФ 21.10.04 № 1355-р (ред. 05.10.05)) // Собрание законодательства. 2001. № 43. Ст.4107.

14. Приказ Росагронавигация «О мерах по реализации Постановления Правительства РФ «О внесении изменений в Федеральную целевую программу «Глобальная навигационная система» от 12 сентября 2008 г.» от 28.11.08 № 211// Правовая система ГАРАНТ.

15. Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2015 года: Утв. Приказом Минпромэнерго России от 20.04.2006 года №85-дсп // Транспортное право. 2010. № 2. С.19-22.

16. Толмачев Д., Быков Р. Источник долгосрочного процветания // Эксперт-Урал. 2008. №14(323). С.12-16.

17. Федеральная космическая программа России на 2006-2015 гг. (ФКП-2015), утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 22 октября 2005 г. № 635// Официальный сайт Федерального Космического Агентства (РОСКОСМОС): http//federalspace.ru

18. Федеральный портал: Авиационно-космический кластер в Самарской области – http://protown.ru

1. Бендиков М.А., Фролов И.Э. К проблеме выбора стратегии развития авиационной промышленности // Менеджмент в России и за рубежом. – 2003. – №3. – С.23 [↑](#footnote-ref-1)
2. Бендиков М.А., Фролов И.Э. К проблеме выбора стратегии развития авиационной промышленности // Менеджмент в России и за рубежом. – 2003. – №3. – С. 24. [↑](#footnote-ref-2)
3. Бендиков М.А., Фролов И.Э. К проблеме выбора стратегии развития авиационной промышленности // Менеджмент в России и за рубежом. 2003. №3. С.23. [↑](#footnote-ref-3)
4. Бендиков М.А., Фролов И.Э. К проблеме выбора стратегии развития авиационной промышленности // Менеджмент в России и за рубежом. 2003. №3. С. 24. [↑](#footnote-ref-4)
5. Бодрунов С.Д. Корпоратизация авиационной промышленности как элемент избранного государством курса на реструктуризацию отрасли // Управление производством: Деловой портал – http//www.up-pro.ru. [↑](#footnote-ref-5)
6. Постановление Правительства Российской Федерации «Федеральная космическая программа России на 2006-2015 годы (ФКП-2015)» от 22 октября 2005 г. № 635 // Официальный сайт Федерального Космического Агентства (РОСКОСМОС): http//federalspace.ru [↑](#footnote-ref-6)
7. Перминов А.Н. Роскосмос. Стратегия масштабного освоения: Интервью // Промышленник России. – 2009. – № 5 (май) – С.37. [↑](#footnote-ref-7)
8. Постановление Правительства Российской Федерации о Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» от 15 октября 2001 № 728 (в ред. Постановлений Правительства РФ 24.08.06 № 519, от 11.05.07 № 284, от 07.05.08 № 364, от 04.10.08 № 742, с изм., внесенными распоряжением Правительства РФ 21.10.04 № 1355-р (ред. 05.10.05)) // Собрание законодательства. 2001. № 43. Ст.4107. [↑](#footnote-ref-8)
9. Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2015 года: Утв.Приказом Минпромэнерго России от 20.04.2006 года №85-дсп // Транспортное право. 2010. № 2. С.19-22. [↑](#footnote-ref-9)
10. Постановление Воронежской областной Думы «Об областной целевой программе "Развитие малой авиации Воронежской области на 2007 - 2011 годы" от 12 октября 2006 г. N 602-IV-ОД // Правовая система ГАРАНТ [↑](#footnote-ref-10)
11. Литвинцев Г. Самолеты из бизнес-инкубатора: Начала действовать новая модель создания малой авиации // Российская Бизнес-газета. 2007. №609. С. 4. [↑](#footnote-ref-11)
12. Официальный сайт Федерального Космического Агентства (РОСКОСМОС) – http://www.federalspace.ru [↑](#footnote-ref-12)
13. Постановление Правительства Калужской области "О долгосрочной целевой программе "Использование результатов космической деятельности и современных геоинформационных технологий в интересах социально-экономического развития Калужской области на 2010-2012 годы" от 05.07.2010 № 263 //Правовая система ГАРАНТ. [↑](#footnote-ref-13)
14. Безбородов В.Г., Сурженко С.А., Проскурнин А.Н. Комплексное использование космических и геоинформационных технологий для решения задач регионального управления // Геоматика. 2010. №1. С. 92-95. [↑](#footnote-ref-14)
15. Космические технологии для развития области: Авторский материал кафедры «Программное обеспечение ЭВМ, информационные технологии и прикладная математика» (ФН1-КФ) КФ МГТУ им. Н. Э. Баумана // Газета "АиФ"-Калуга. 2007. №45. С. 5. [↑](#footnote-ref-15)
16. Медведев Г.В. Научно-технический и научно-образовательный комплексы Поволжского региона: проблемы и перспективы развития. Уфа, 2001. С.18. [↑](#footnote-ref-16)
17. Федеральный портал: Авиационно-космический кластер в Самарской области – http://protown.ru [↑](#footnote-ref-17)
18. Пермский край – территория конкурентного развития: учеб.-метод.пособие/Под научн.ред. Букиной Т.В., Зуевой Е.Л. Пермь, 2008. С. 126-127. [↑](#footnote-ref-18)
19. Быков Р., Толмачев Д. Источник долгосрочного процветания // Эксперт-Урал. 2008. №14(323). С.12-16. [↑](#footnote-ref-19)
20. Официальный портал Правительства Пензенской области – http://www.penza.ru [↑](#footnote-ref-20)
21. Постановление Правительства Пензенской области «Об утверждении положения об Управлении промышленности, транспорта и энергетики Пензенской области (в ред. Постановлений Правительства Пензенской обл. от 31.01.2008 N 43-пП, от 17.06.2008 N 380-пП, от 05.11.2008 N 738-пП, от 21.11.2008 N 781-пП, от 17.02.2009 N 127-пП, от 17.04.2009 N 306-пП) от 17 июня 2008 г. N 380-пП// Официальный портал Правительства Пензенской области – http://www.penza.ru [↑](#footnote-ref-21)