

Бодрова Елена Владимировна

доктор исторических наук, профессор,
заведующая кафедрой истории
Московского государственного университета
информационных технологий, радиотехники
и электроники

Калинов Вячеслав Викторович

доктор исторических наук, доцент,
заведующий кафедрой истории
Российского государственного университета
нефти и газа имени И.М. Губкина

ЭВОЛЮЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ АВИАСТРОЕНИЯ

Аннотация:

В статье затронута проблема развития авиастроения в постсоветский период российской истории, в полной мере иллюстрирующего процессы демодернизации и деиндустриализации страны. Авторы приходят к выводу о необходимости государственных инвестиций, ведения конструктивного диалога с научным сообществом, вовлечения общества в модернизационные процессы, аккумуляции отечественного и позитивного международного опыта для преодоления кризиса, сложившегося в отечественной авиационной отрасли.

Ключевые слова:

государственная промышленная политика, авиастроение, деиндустриализация, демодернизация, экономика, эксперты.

Bodrova Elena Vladimirovna

D.Phil. in History,
Professor, Head of History Department,
Moscow State University of
Information Technology,
Radio Engineering and Electronics

Kalinov Vyacheslav Viktorovich

D.Phil. in History,
Associate Professor,
Head of History Department,
Gubkin Russian State University of Oil and Gas

THE EVOLUTION OF THE STATE POLICY OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE FIELD OF AIRCRAFT ENGINEERING

Summary:

The article touches upon a problem of aircraft engineering development in the post-Soviet period of the Russian history, exemplifying to the full extent the processes of de-industrialization and de-modernization of the country. The authors come to the conclusion that the following measures are required: public investments, constructive dialogue with the scientific community, involvement of the society in the processes of modernization, adoption of positive domestic and international experience to overcome the crisis prevailing in the domestic aviation industry.

Keywords:

state industrial policy, aircraft engineering, deindustrialization, de-modernization, economics, experts.

Ситуация, которая сложилась в реальном секторе экономики, дает возможность нам присоединиться к тем ученым, которые полагают, что промышленная политика является основой системной модернизации постсоветской России [1]. Экономика, не добившаяся положительных структурных сдвигов и сохраняющая значительный удельный вес устаревших производств, не может, по примеру экономически развитых стран, отказываться от активной государственной промышленной политики. Более того, одной из ведущих мировых тенденций последних лет является реиндустриализация. Россия пожинает плоды серьезнейших просчетов осуществляемой в последние десятилетия государственной экономической политики, многолетнего пренебрежения развитием промышленности. Результат: технологическое отставание, зависимость от импорта, низкие эффективность и конкурентоспособность.

Развитие ситуации в отечественном авиастроении в полной мере иллюстрирует развивающиеся в постсоветский период деиндустриализацию и демодернизацию страны, причины которых до сих пор являются предметом острых дискуссий, но в полной мере не осмыслены.

Приватизация была осуществлена, как и в других странах с переходной экономикой, но не будет преувеличением определить ее характер как криминальный и неэффективный. Еще более жесткую и обоснованную оценку дала ей специальная комиссия Государственной думы Федерального собрания, призванная изучить и озвучить итоги приватизации. В отчетном докладе о результатах деятельности комиссии депутат ГД В.А. Лисичкин заявил о том, что особый, «разрушительный удар нанесен ... реформаторами по сердцевине российской экономики – промышленности. За годы перестроек и реформ (1985–1996) объем промышленной продукции упал в пять с половиной раз (18,31 %)». По мнению депутата, «такое невиданное разрушение промышленности является следствием потери управляемости из-за хаотичного разгосударствления – прива-

тизации, за годы которой (по 1996 г. включительно) количество приватизированных промышленных предприятий составило около 120 тыс., или 57 % их общего числа». Выступающий заявил о случаях искусственного банкротства, о спаде производства во всех отраслях промышленности, кризисе неплатежей, огромном количестве безработных [2, л. 151 об.]. Особо было подчеркнuto, что наиболее глубокий спад производства наблюдался на предприятиях Минобороны России (на 29 %) [3, л. 152 об.]. Беспощадный удар был нанесен по гражданскому авиастроению, одной из самых высокотехнологичных отраслей, которая производила менее 20 самолетов при возможности выпускать до 400 самолетов в год [4, л. 153].

В декабре 1997 г. Счетной палатой РФ была проведена комплексная проверка состояния и перспектив развития авиационного комплекса России. В частности, оценивалась эффективность использования федеральной собственности, осуществления программ развития, целевого использования бюджетных средств. Аудиторами было установлено, что в результате бесконтрольной приватизации, в условиях проводимой в это время государственной финансово-кредитной, налоговой и ценовой политики, явной недостаточности государственной поддержки, торжества в проведении структурных преобразований воздушный транспорт и авиационная промышленность утрачивали кадровый и научно-производственный потенциал, теряли конкурентоспособность на мировом рынке. Дезорганизовывалась система управления воздушным движением [5, л. 197]. Сохраняя структуру, сформировавшуюся в Советском Союзе, авиационная отрасль РФ включала 134 серийных завода и 111 ОКБ, НИИ и ГИЦ. Но экономический кризис, резкое падение платежеспособного спроса, утрата позиций на мировом рынке, обвальное сокращение объемов (более чем в 10 раз по сравнению с 1991 г.) выпускаемой профильной конечной продукции обусловили неэффективность деятельности этой структуры. Располагаемые мощности оказались загруженными на 20 %. Лишь 5 % из них работало на оборону. Более чем в 50 раз сократились закупки самолетов и вертолетов для ВС РФ [6, л. 201].

По сравнению с 1991 г. объем производства продукции в авиационной промышленности составил 20,9 %, в том числе: по гражданской продукции – 32,8 %, по военной технике – 12,8 %. Крайне тяжелым оказалось финансовое положение предприятий и организаций. Их дебиторская задолженность по состоянию на 1 января 1997 г. составила 6,9 трлн руб. При этом долг по госзаказу составил 2,3 трлн руб. (33,3 % всей задолженности). Одновременно кредиторская задолженность достигла 17,3 трлн руб. Задолженность перед работниками предприятий по заработной плате достигала более 756 млрд руб. Объем работ, которые выполнялись в ОКБ и НИИ, сократился более чем в два раза. Созданный в советское время научно-технический потенциал разрушался, «проедались» старые наработки. Уникальные экспериментальные и исследовательские стенды в НИЦ ЦИАМ, ЦАГИ, ЛИИ, других ОКБ не модернизировались. Кадровая проблема достигла критического уровня: в НИИ и ОКБ доля ведущих сотрудников в возрасте старше 50 лет превысила 50 % [7, л. 202]. Если на предприятиях отрасли работало в 1992 г. 1 120 тыс. чел., то в 1996 г. – лишь 675 тыс. То есть из-за нехватки персонала и невозможного материального положения авиастроение утратило от 30 до 50 % численности работников, причем до 80 % наиболее перспективных – в возрасте до 30 лет [8, л. 203].

Конверсия военного производства не принесла ожидаемых результатов. Не исполнялось бюджетное финансирование НИОКР по федеральной программе «Развитие гражданской авиационной техники России до 2000 года». В 1995 г. в реальности Правительство выделило 76,8 %, в 1996 г. – 61,7 % от лимита [9, л. 206].

Счетная палата констатировала: «Объективно необходимые структурные преобразования отрасли были подменены широкомасштабной распродажей госпредприятий в ходе приватизации по явно заниженным ценам... Государственный контрольный пакет акций сохранен **только в 6 из 243 акционерных обществ (2 %)**... Главные цели приватизации предприятий авиационной промышленности, определенные государственными программами, указами Президента Российской Федерации, ... не достигнуты» [10, л. 207] (*выделено авторами*). Аудиторы вынуждены были фиксировать отсутствие стратегических собственников, которые были бы заинтересованы и способны обеспечить развитие производства. Государство практически не смогло получить доходов от проведенной форсированной приватизации, от акций, оказавшихся в федеральной собственности. Надежды на инвестиционную активность отечественных и иностранных владельцев акций оказались иллюзорными. Выяснилось, что ни одно из проверенных предприятий не получило частных инвестиций в развитие производства. Одновременно отмечалось падение уровня производства, социальной защищенности основной массы работников. Акцентируем внимание на том, что исследование 192 предприятий продемонстрировало, что по основным показателям финансово-экономической деятельности за 1996 г. акционированные предприятия находились в более тяжелом финансовом положении, чем государственные.

Тем не менее проводники и сторонники приватизации в российском варианте доказывали ее безальтернативность. Г. Греф настаивал на избавлении от 36,5 тыс. государственных предприятий, находящихся на бюджете [11]. А.Б. Чубайс не раз утверждал, что создание частной собственности – абсолютная ценность [12]. В ряду аргументов – констатация неэффективности государственных предприятий по сравнению с частными [13, с. 63]. Но указанные выше данные говорят об обратном.

Наши многолетние исследования также не позволяют согласиться с утверждениями о появлении эффективных собственников. Скорее, мы согласимся с аудиторами Счетной палаты, заявившими о том, что полная либо частичная смена формы собственности не означает, что эффективная частная собственность возникнет автоматически. Ее появлению должны предшествовать следующие условия: наличие конкурентного рынка, гражданского общества, развитого правового государства [14, с. 141].

Результатом государственной политики в авиастроении стало осуществление с 1994 г. ведущими авиакомпаниями РФ, прежде всего «Аэрофлот – Российские международные авиалинии», широкомасштабных лизинговых операций по приобретению иностранной авиационной техники. В итоге к 1999 г. эксплуатировалось свыше 40 магистральных воздушных судов иностранного производства, приобретенных в лизинг через западные лизинговые компании. Потери федерального бюджета только вследствие освобождения ввозимой авиационной техники от таможенных платежей превысили \$ 1,15 млрд. Фактически за счет бюджета кредитовались западные производители, которые с успехом захватили российский рынок авиатехники, в то время как отечественная авиационная промышленность быстро разрушалась [15, л. 152, 153].

26 декабря 2000 г. Председатель Государственной думы Г.Н. Селезнев обратился к Президенту Российской Федерации В.В. Путину с письмом, свидетельствующим о критической ситуации, сложившейся в отрасли: «Мы вплотную подошли к той черте, за которой стоит утрата возможности производить современную авиатехнику. Причина этого положения – отсутствие в нашей стране системы государственной поддержки отрасли, аналогичной той, которая действует в Европе и в США» [16, л. 68].

Критическая ситуация в отечественном авиастроении многократно обсуждалась в Государственной думе Федерального собрания Российской Федерации, Правительстве Российской Федерации, на уровне Президента Российской Федерации. Однако ни одно из решений о государственной поддержке лизинга новых отечественных самолетов принято не было. В три раза более дешевые и не менее эффективные в эксплуатации отечественные самолеты оставались невостребованными [17, л. 70–71].

В начале нового века механизмом реализации промышленной политики и соответствующих стратегий отраслей ОПК стали федеральные целевые программы, в частности ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года» [18]. В соответствии с данной программой только в 2010 г. на проведение опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ по гражданской авиационной технике было направлено 17,0 млрд руб. бюджетных средств. Значительные суммы выделялись в последующие годы. В настоящее время действует государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы».

Однако, несмотря на некоторое увеличение заказов, загрузка мощностей предприятий отрасли отличалась неравномерностью, медленными темпами шло техническое перевооружение, из-за недостатка оборотных средств, сложности банковского кредитования тормозилась реализация заказов. Дефицит квалифицированных кадров, рост цен на материалы, комплектующие, ресурсы также негативно влияют на функционирование авиастроения. Авиапарк состоит преимущественно из импортных самолетов. Так, парк «Трансаэро» по состоянию на 7 сентября 2015 г. состоит из 106 воздушных судов. В их числе 47 узкофюзеляжных самолетов Boeing 737, 3 самолета Ту-214, 2 самолета Airbus A321. В ряду широкофюзеляжных: 18 Boeing 767, 14 самолетов Boeing 777, 20 двухпалубных Boeing 747 [19].

Внушает некоторый оптимизм напоминание ведущих экономистов о том, что в середине 1970-х гг. Airbus находился по отношению к масштабам производства в США и СССР примерно в том же положении, что и Россия сейчас. Восстановление гражданского авиастроения началось в Японии совсем недавно. Только авиационные специалисты в конце 90-х могли предположить мощный подъем бразильской компании Embraer [20].

Заставляют надеяться на скорый прорыв и оценки экспертов. А. Храмов, эксперт по развитию инжиниринга в России, директор производственной компании «ХАЛТЕК» (г. Ульяновск) 5 августа 2015 г. заявил: «К рывку готов только авиапром» [21]. Он уверен, что отечественная тяжелая промышленность еще не умерла. Но многое будет зависеть от того, как быстро и результа-

тивно будет осуществлено полное техническое перевооружение производства. В данной ситуации при определении приоритетов необходимо помнить о том, что авиационная отрасль является наиболее «продвинутой», высокотехнологичной. Это своего рода полигон для инноваций.

Таким образом, в настоящее время большое значение имеет политическая воля правительства и понимание рациональности того факта, что без государственных инвестиций в рамках активной промышленной политики, конструктивного диалога с научным сообществом, вовлечения общества в модернизационные процессы, аккумуляции отечественного и позитивного международного опыта преодоление кризиса не представляется возможным. Международный опыт и практика доказывают, что одним из локомотивов прогресса высокотехнологичных отраслей промышленности является именно авиастроение.

Ссылки:

1. Нужна ли России промышленная политика? [Электронный ресурс] // Бизнес & класс : федер. деловой журн. URL: <http://www.bkgis.ru/expert-club/292-nuzhna-li-rossii-promyshlennaya-politika.html> (дата обращения: 14.03.2013).
2. Архив ГД ФС РФ (Архив Гос. думы Федер. собрания РФ). Ф. 10100. Оп. 14. Д. 5598. Л. 151 об.
3. Там же. Л. 152 об.
4. Там же. Л. 153.
5. Архив ГД ФС РФ. Ф. 10100. Оп. 14. Д. 88. Л. 197.
6. Там же. Л. 201.
7. Там же. Л. 202.
8. Там же. Л. 203.
9. Там же. Л. 206.
10. Там же. Л. 207.
11. Корнышева А. Михаил Фрадков одобрил национализацию недр // Коммерсант. 2005. № 47. 18 марта.
12. Чубайс А.Б. Приватизация по-русски. М., 1999.
13. Фоминых А. Сопоставление эффективности государственного и негосударственного секторов: статистический подход // Вопросы экономики. 2004. № 9.
14. Государственный научно-исследовательский институт системного анализа Счетной палаты Российской Федерации. Анализ процессов приватизации государственной собственности в Российской Федерации за период 1993–2003 годы. М., 2004.
15. Архив ГД ФС РФ. Ф. 10100. Оп. 14. Д. 208. Л. 152, 153.
16. Архив ГД ФС РФ. Ф. 10100. Оп. 22. Д. 62. Л. 68.
17. Там же. Л. 70–71.
18. О федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года» [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 15 октября 2001 г. № 728. Доступ из информ.-правового портала «Гарант».
19. «Трансаэро» вынудят отказаться от покупки A380 и Boeing 747 // Известия. 2015. 7 сент.
20. Авиастроение – важнейший потенциал инновационного развития. Интервью директора ИЭ РАН, чл.-корр. Р.С. Гринберга журналу «Авианорама», 2011, № 4 [Электронный ресурс]. URL: <http://inecon.org/nashi-intervyu-arxiv/aviastroenie-vazhnejshij-potencial-innovacionnogo-razvitiya.html> (дата обращения: 22.09.2014).
21. К рынку готов только авиатранспорт [Электронный ресурс]. 2015. 5 авг. URL: <http://vz.ru/opinions/2015/8/5/759491.html> (дата обращения: 28.08.2015).

References:

1. 'Whether the Russian industrial policy?' 2011, *Business & Class: Feder. Business Journal*, retrieved 14 March 2013, <<http://www.bkgis.ru/expert-club/292-nuzhna-li-rossii-promyshlennaya-politika.html>>.
2. Archives of the State Duma (State Archive. Federal thought. Assembly of the Russian Federation). f. 10100, op. 14, d. 5598, l. 151 vol.
3. Archives of the State Duma (State Archive. Federal thought. Assembly of the Russian Federation). f. 10100, op. 14, d. 5598, l. 152 vol.
4. Archives of the State Duma (State Archive. Federal thought. Assembly of the Russian Federation). f. 10100, op. 14, d. 5598, l. 153.
5. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 14, d. 88, l. 197.
6. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 14, d. 88, l. 201.
7. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 14, d. 88, l. 202.
8. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 14, d. 88, l. 203.
9. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 14, d. 88, l. 206.
10. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 14, d. 88, l. 207.
11. Kornysheva, A 2005, 'Mikhail Fradkov approved the nationalization of mineral resources', *Kommersant*, no. 47, March 18th.
12. Chubais, AB 1999, *Privatization in the Russian way*, Moscow.
13. Fominyh, A 2004, 'Comparison of the efficiency of public and private sectors: the statistical approach', *Questions of economy*, no. 9.
14. *State Research Institute of System Analysis of the Accounts Chamber of the Russian Federation. Analysis of the processes of privatization of state property in the Russian Federation for the period 1993-2003 years* 2004, Moscow.
15. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 14, d. 208, l. 152, 153.
16. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 22, d. 62, l. 68.
17. Archives of the State Duma. f. 10100, op. 22, d. 62, l. 70-71.
18. On the Federal Target Program "Development of Russian civil aviation for 2002-2010 and for the period till 2015" [electronic resource]: the decision of the Government of the Russian Federation from October 15, 2001 № 728. Access from inform. legal portal "Guarantor".

19. "Transaero" will be forced to abandon the purchase of the A380 and Boeing 747' 2015, *Izvestia*, Sep 7, 2015.
20. *Aircraft - an important potential for innovative development. Interview of the Director of IE RAS Corr. RS Greenberg magazine "Aviapanorama"* 2011, no. 4, retrieved 22 September 2015, <<http://inecon.org/nashi-intervyu-arxiv/aviastroenie-vazhnejshij-potencial-innovacionnogo-razvitiya.html>>.
21. *Only the aviation industry is ready to leap 5 August 2015* 2015, retrieved 28 August 2015, <<http://vz.ru/opinions/2015/8/5/759491.html>>.