

Колпаков С.К. История авиационной промышленности России (источник: История новой России www.ru-90.ru)



Колпаков Сергей Константинович,
генеральный директор Межведомственного аналитического центра

Новейшая история России с присущими ей традициями и амбициями крупной авиастроительной державы была бы неполной без анализа того, что происходило в авиационной промышленности с конца 1980-х годов. В СССР эта отрасль традиционно рассматривалась как фактор национальной безопасности, важный источник национального дохода, сфера высококвалифицированной занятости, средство поддержания имиджа развитой в научном и технологическом отношении страны. Проблемы и успехи отрасли приобретают национальный масштаб, привлекают повышенное внимание органов государственного управления, политических сил, средств массовой информации, общественности. Отечественная авиационная промышленность оказалась глубоко вовлеченной в экономические, социальные и даже политические процессы и потрясения, которые происходили в нашей стране в ее новейшей истории.

Конец 1980-х – 1991 год

В последние годы существования СССР авиационная промышленность сохраняла ранее созданную способность разрабатывать и серийно выпускать все основные виды гражданской и военной авиатехники, включая практически всю номенклатуру материалов и комплектующих для самолетов и вертолетов. Наметившееся к концу 1980-х годов отставание в негласном советско-американском соревновании за мировое лидерство в авиастроении еще не приобрело открытые формы и было заметно лишь специалистам. Численность занятых в авиапроме превышала 2 млн человек. В ведении Министерства авиационной промышленности (МАП) находилось около 250 предприятий, непосредственно занимавшихся разработкой и производством авиационной техники. Длинные технологические цепочки ее создания выходили за формальные границы отрасли и вовлекали в серийное производство самолетов и вертолетов многочисленные предприятия смежных отраслей.

Отрасль была сориентирована преимущественно на разработку и производство военной авиатехники. В конце 1970-х – начале 1980-х годов в СССР ежегодно производились сотни самолетов и вертолетов военного назначения для оснащения Вооруженных сил и поставки на экспорт. Но и в гражданском сегменте в советские годы было организовано серийное производство: в год выпускалось до 150 самолетов и около 300 вертолетов. Выпуск гражданской авиатехники обеспечивал не только внутренние потребности, но и экспортные поставки – в основном в социалистические страны.

Несмотря на серийный выпуск гражданской авиатехники, главной была принадлежность авиапрома к оборонно-промышленному комплексу, которая во многом определила процессы, происходившие в отрасли в последние 3–5 лет существования СССР. Глубокий экономический кризис, нараставший внешний долг, бюджетный дефицит и как следствие неизбежное уменьшение военных расходов привели к существенному сокращению государственного оборонного заказа. Изменение военно-стратегической картины мира, разрушение Варшавского Договора и системы

стран – сателлитов бывшего СССР резко уменьшили экспортные поставки вооружения и военной техники. Под угрозой разрушения научно-технического, производственного и кадрового потенциала оборонных отраслей, а также возможных социальных последствий этого были приняты решения о перепрофилировании военных производств. В стране началась кампания конверсии, охватившая все отрасли ОПК, включая авиационную.

Партийно-хозяйственное руководство страны стремилось придать конверсии вид жеста доброй воли, мирной инициативы в русле политики «разрядки» и «нового политического мышления». В декабре 1987 года М. С. Горбачев призвал к организации международной конференции по «экономической конверсии», на которой, по замыслу инициаторов, все страны с развитой военной промышленностью должны были ознакомить друг друга со своими планами конверсии. Через год, выступая на заседании Генеральной Ассамблеи ООН, М. С. Горбачев говорил о готовности Советского Союза разработать программу конверсии, подготовить в течение 1989 года в качестве эксперимента планы конверсии двух-трех оборонных предприятий, опубликовать опыт трудоустройства специалистов из военной промышленности, использования ее оборудования, зданий и сооружений в гражданском производстве. И вновь призывал все государства, в первую очередь крупные военные державы, представить в ООН свои планы конверсии, поручить группе ученых углубленный анализ проблем конверсии в целом и применительно к отдельным странам и регионам для последующего доклада генеральному секретарю ООН и рассмотрения на сессии Генеральной Ассамблеи[1].

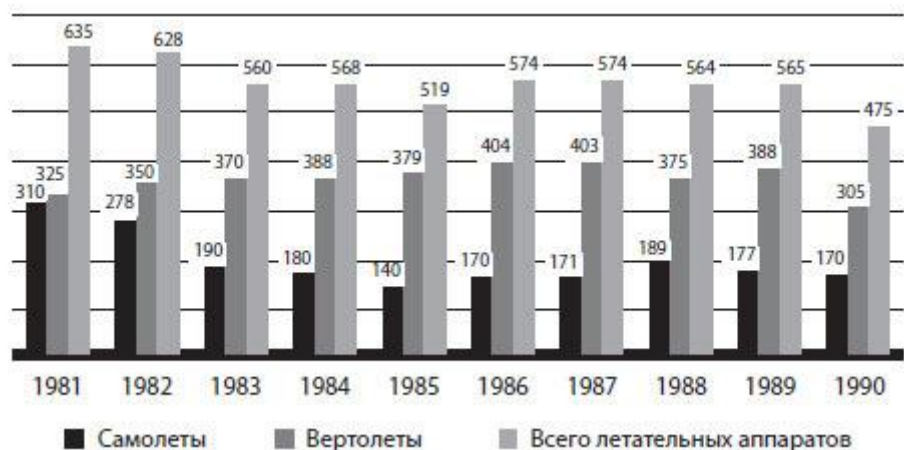
В сентябре 1990 года была одобрена первая «Программа конверсии оборонной промышленности и развития производства гражданской продукции в оборонном комплексе на период до 1995 года». Она предусматривала огромные капиталовложения на расширение более чем в 2 раза выпуска гражданской продукции на предприятиях ОПК, прежде всего путем перепрофилирования производств вооружения и военной техники. Первоначально Программа выполнялась, хотя и не полностью, благодаря бюджетному финансированию оборонных предприятий, получавших госзаказ на выпуск гражданской продукции. Задача поддержания и углубления конверсии за счет рыночных продаж конверсионной продукции была скорее лозунгом, чем реальностью.

Поскольку руководство страны рассчитывало получить отдачу от конверсии как можно скорее, а в авиастроении циклы разработки и подготовки производства, испытаний и сертификации не укладывались в краткосрочные ориентиры, речь могла идти только о разворачивании производства тех самолетов, разработка которых находилась в завершающей стадии. На рубеже 1980–1990-х годов их выбор был нешироким. Начались испытательные полеты опытных образцов гражданских самолетов Ту-204 (первый полет 2 января 1989 года), Ил-96 (28 сентября 1989 года) и Ил-114 (29 марта 1990 года). Соответственно редкими оказались и случаи перевода производства с военной на гражданскую авиатехнику. Одним из примеров является перепрофилирование Ульяновского авиационного завода на выпуск вновь разработанного гражданского самолета Ту-204. До этого завод занимался выпуском сверхтяжелых самолетов военно-транспортной авиации Ан-124 «Руслан».

В основном же предприятия авиапромышленности получали конверсионные задания на производство медицинской техники, товаров народного потребления, технологического оборудования для перерабатывающих отраслей агропромышленного комплекса, легкой промышленности, торговли и общественного питания. К примеру, ОКБ Сухого получало госзаказ и бюджетное финансирование на разработку технологического оборудования по переработке фруктов, расфасовке сахара и круп, а также на разработку стиральных машин. Предприятия отрасли динамично увеличивали долю такой продукции: с 30 до 45% за 1989–1991 годы[2].

Несмотря на снижение выпуска военной авиатехники и увеличение доли неавиационной продукции в структуре производства, продолжался серийный выпуск самолетов и вертолетов. Разваливавшаяся административно-хозяйственная система даже в обстановке всеобъемлющего экономического кризиса находила средства на финансирование предприятий ОПК, причем не только по конверсионной, но и по профильной тематике.

В предреформенные годы выпуск самолетов варьировался в пределах от 100 до 200 единиц в год (из них 60–70 – гражданского назначения), а вертолетов – от 300 до 400 единиц в год (рис. 1)[3].



Источник: Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения».

Рисунок 1. Выпуск самолетов и вертолетов в СССР в 1981–1990 годах, штук

За относительно благополучными цифрами выпуска самолетов, вертолетов и непрофильной конверсионной продукции можно не заметить того, что авиационная промышленность, несмотря на привилегированное положение оборонной отрасли, не была анклавом, защищенным от влияния экономического кризиса и распадавшейся системы управления. Последнее проявлялось, в частности, в возникновении российской вертикали власти, все активнее заявлявшей о себе в оперативном управлении предприятиями и в законодательстве.

В 1990 году возникло Министерство промышленности РСФСР, до конца 1991 года оно действовало параллельно с Министерством авиационной промышленности СССР. Руководители предприятий вынуждены были выбирать, кого считать главнее. На одной чаше весов находились популярность и авторитет российских лидеров – Председателя Верховного Совета РСФСР Б. Н. Ельцина и премьера И. С. Силаева, который в 1980-е годы был министром авиационной промышленности СССР, на другой – источник, хотя и скудевший, государственного финансирования.

Аналогичная двойственность складывалась и в сфере законодательства. Для промышленных предприятий наиболее заметными были несоответствия советского Закона «О государственном предприятии» [4] и российского Закона «О предприятиях и предпринимательской деятельности» [5], а также советского и российского законов «О собственности», принятых в марте 1990 года в СССР и в декабре того же года в РСФСР.

Заметными новшествами в управлении авиапредприятиями стали советы трудовых коллективов и выборы генеральных директоров. Началось стихийное и организованное разгосударствление предприятий. Стихийно, без управления «сверху» на авиационных предприятиях и вокруг них рождались хозрасчетные подразделения, центры научно-технического творчества молодежи, кооперативы, которые вместо материнского предприятия получали государственное и внебюджетное финансирование.

При этом авиационная промышленность стала пионером среди оборонных отраслей в организованном разгосударствлении. Специальным постановлением Совмина СССР Саратовский авиационный завод и Саратовское электроагрегатное производственное объединение были преобразованы в коллективные предприятия [6]. При образовании коллективных предприятий безвозмездно в собственность трудовых коллективов передавались производственные фонды, амортизированные на 70% и более; производственные фонды, приобретенные за счет прибыли, полученной за период работы на хозрасчете; подсобные хозяйства, инфраструктура; объекты социальной сферы, жилой фонд, находившийся на балансе предприятий. Остальное имущество должно было передаваться с оплатой в рассрочку по остаточной стоимости.

Впоследствии никакой оплаты в рассрочку не последовало, а коллективные предприятия были преобразованы в акционерные общества без государственного участия. Саратовский авиационный завод, став первым приватизированным предприятием в отрасли, наглядно продемонстрировал, что сама по себе приватизация не гарантирует эффективного управления и повышения конкурентоспособности. Спустя 10 лет губернатор Саратовской области Д. Ф. Аяцков из-за бедственного финансово-экономического положения завода поставил вопрос о возвращении его в государственную собственность [7].

«Перестройка», «разрядка», «новое политическое мышление» как общий внешнеполитический фон способствовали организации первых проектов международного сотрудничества в авиапромышленности. Так, в конце 1989 года ОКБ Ильюшина и американские компании Pratt & Whitney и Rockwell Collins договорились о создании пассажирской и грузовой модификаций самолета Ил-96 с двигателями и авионикой, производимыми этими компаниями. Соответствующее соглашение было подписано в июне 1991 года на авиационно-космическом салоне в Париже^[8]. Планировалось сертифицировать вестернизированные модификации (Ил-96 М/Т) по американским нормам летной годности для последующего продвижения на мировой рынок. Этот проект, в отличие от многих аналогичных попыток того времени и последующих лет, был доведен хотя бы до промежуточного итога – получения американского сертификата на грузовую модификацию Ил-96Т. Однако спроса на рынке самолет не нашел, ни одной машины так и не было продано, а конструкторские разработки позже были использованы для создания грузового самолета Ил-96-400Т.

Таким образом, в конце 1980-х годов советская авиапромышленность, пользуясь особым статусом и соответствующим ему бюджетным обеспечением, сохраняла способность разрабатывать и производить авиационную технику различных типов и назначений, несмотря на глубокий экономический кризис в стране.

1990-е годы

После распада СССР за границами России оказались крупные авиастроительные предприятия: Авиационный научно-технический комплекс (АНТК) имени О. К. Антонова в Киеве, Киевский авиационный завод «Авиант», Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП), Ташкентское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова (ТАПОиЧ), Запорожское машиностроительное конструкторское бюро «Прогресс» имени академика А. Г. Ивченко (ГП «Ивченко-Прогресс») и запорожский завод «Мотор Сич», Тбилисский авиационный завод и др. На территории России на момент обретения государственной независимости располагалось 214 предприятий отрасли, включая 28 НИИ, 72 ОКБ и 114 серийных заводов, находившихся ранее в ведении Министерства авиационной промышленности СССР^[9], то есть практически все организации и учреждения отраслевой науки, основная доля конструкторского и производственного потенциала советского авиастроительного комплекса.

Может сложиться обманчивое впечатление, что последствия отделения малой доли авиастроительных предприятий бывшего СССР в условиях их очевидной избыточности не были особенно заметны. Но это не так хотя бы потому, что в результате раздела советского авиапрома Россия полностью и надолго лишилась потенциала создания военно-транспортных самолетов. Конструкторская база почти всех самолетов, состоявших на вооружении военно-транспортной авиации России, оказалась на Украине. Там были сконструированы и в большинстве случаев произведены легкие (Ан-26, Ан-32, Ан-74), средние (Ан-12) и сверхтяжелые (Ан-22, Ан-124) военно-транспортные самолеты. Производственные мощности Ташкентского авиационного производственного объединения, обеспечивавшие выпуск тяжелого военно-транспортного самолета Ил-76 (единственный разработанный в России военно-транспортный самолет из стоявших на вооружении ВВС), оказались в независимом Узбекистане. России до сих пор не удалось восстановить независимое производство военно-транспортных самолетов.

Выход ОКБ Антонова из единого авиапромышленного комплекса повлек за собой серьезные проблемы, связанные с межгосударственным характером отношений при производстве в Новосибирске Ан-38, в Самаре – Ан-140, в Воронеже – Ан-148. «Украинский фактор» сказался на сотрудничестве и конкуренции российского гражданского самолетостроения с создаваемыми китайским и иранским авиастроительными комплексами. Развертывание в Ташкенте серийного производства разработанного в России пассажирского самолета Ил-114 также стало вопросом международных отношений.

До сих пор не удалось компенсировать и потерю Запорожского комплекса авиационного двигателестроения («Ивченко-Прогресс» и «Мотор Сич»), который поставляет в Россию вертолетные и самолетные двигатели. Менее значимой для военно-промышленного потенциала России, но весьма чувствительной в политическом отношении оказалась потеря Тбилисского авиационного завода, выпускавшего легендарный штурмовик времен афганской войны – Су-25. Сразу после отделения Грузия стала самостоятельно ремонтировать многочисленный парк этих самолетов, оказавшихся в странах СНГ и бывшего Варшавского Договора, и совместно с Израилем начала проект модернизации этой модели. Участию ОКБ Сухого в этом проекте мешала нестабильность российско-грузинских отношений. А после российских бомбардировок

заводского аэродрома в ходе операции принуждения Грузии к миру в августе 2008 года эта возможность оказалась окончательно потерянной.

Что касается белорусских предприятий, то их отделение не создало видимых проблем. О существовании белорусской части советского авиапрома лишь время от времени напоминают инициативы союзного российско-белорусского правительства. Одна из них – несостоявшийся проект глубокой модернизации пассажирского самолета Ту-134 на Минском авиаремонтном заводе, являющемся с советских времен основной ремонтной базой для этого самолета.

Таким образом, наиболее чувствительным для российского авиапрома оказалось отделение украинской и узбекской частей авиастроительного комплекса бывшего СССР. Это отделение не было должным образом осознано и юридически оформлено, особенно в части прав на результаты интеллектуальной деятельности. Шлейф неурегулированных проблем, возникших как результат иллюзий о сохраняющемся-де-факто единстве авиастроительного комплекса и о неизбежности его скорого воссоединения-де-юре, тянется до сих пор.

Какими бы ни были последствия разделения советского наследия, неоспоримым являлся факт, что Россия в начале 1990-х годов стала обладательницей одного из крупнейших в мире авиастроительных промышленных комплексов. На ее территории оказалось около 30 только сборочных заводов, обеспечивавших финальный выпуск самолетов, вертолетов и двигателей. Поэтому неудивительно, что сохранение и развитие национальной авиапромышленности сразу же было объявлено в независимой России государственным приоритетом. Считалось, что эта отрасль должна стать локомотивом высокотехнологичного развития экономики.

Руководило выполнением столь амбициозной задачи сначала Министерство промышленности, а после его расформирования в 1992 году – вновь образованный Роскомоборонпром (с 1993 года – Госкомоборонпром, с 1996 года – Миноборонпром). В 1997 году и Миноборонпром был ликвидирован, управление отраслью перешло к Министерству экономики, а в 1999 году – к Росавиакосмосу. Неудивительно, что при такой изменчивости органов госуправления отраслевая промышленная политика и ее реформирование в условиях острейшего экономического кризиса реально не проводились. Управление предприятиями оказалось сконцентрировано в руках директоров, а затем – и собственников, нередко сочетавших обе роли в одном лице.

Производство и поставки авиатехники на рынок в 1990-е годы

Несмотря на декларации о приоритетном для страны статусе авиастроения, его высоких конкурентных позициях и связанных с этим ожиданиях устойчивого развития, с началом экономических реформ спад производства в отрасли стал обвальным. Почти все 1990-е годы сокращалось производство военной и гражданской авиационной техники, а также неавиационной продукции (преимущественно товаров народного потребления, производство которых было освоено в советский период). Рост начался только в 1998 году в основном благодаря оживлению выпуска военной продукции (рис. 2).



Источник: НИИ экономики авиационной промышленности.

Рисунок 2. Динамика производства продукции авиапромышленности в сопоставимых ценах, 1992 = 100%

В 1997 году общий объем производства снизился до 21,7% уровня 1992 года, а военной авиационной техники – в 4 раза. Минимум выпуска гражданской авиатехники пришелся на 1998 год, упав по сравнению с 1992 годом в 8 раз, а по гражданской неавиационной продукции – в 6 раз. Конверсионные изделия не выдерживали конкуренции с импортной продукцией, заполнившей внутренний рынок в результате либерализации внешней торговли.

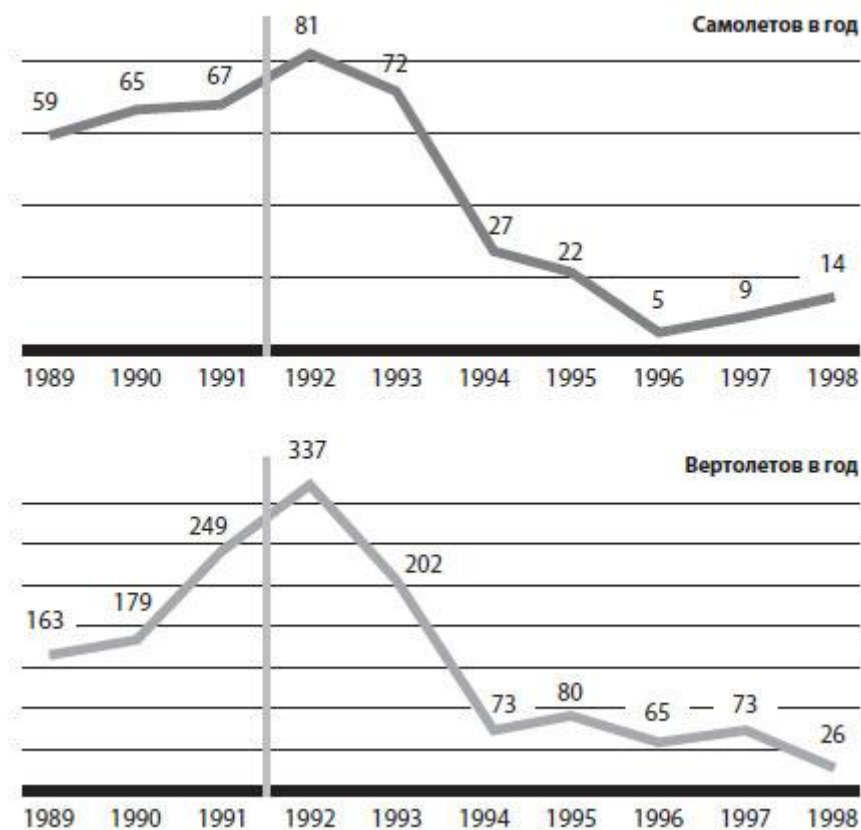
Главной причиной снижения производства военной авиационной техники стало сокращение военных расходов в бюджете страны. Глубокий экономический кризис и угроза социального взрыва в стране потребовали минимизации расходов на закупку вооружения и военной техники, в 1992 году по сравнению с 1991 годом они были урезаны сразу на 67%[\[10\]](#). В последующие годы бюджетные расходы по статьям технического оснащения Вооруженных сил (НИОКР и закупки) продолжали сокращаться.

Резкое падение военных закупок в 1990-е годы отчасти было демпфировано экспортными поставками самолетов боевой авиации Су-27 и МиГ-29 в различных модификациях и вертолетов Ми-8, Ми-17 и Ка-32. Однако масштабное возобновление экспортных поставок военной авиатехники началось лишь через несколько лет после распада СССР. В первой половине 1990-х годов мировой рынок был переполнен предложениями советских военных самолетов и вертолетов, снимавшихся с вооружения в бывших союзных республиках и странах, входивших ранее в Варшавский Договор. Только в 1995 году Россия сумела переломить ситуацию и впервые после нескольких лет спада увеличить экспорт авиационных вооружений. До этого он ограничивался поставкой в Китай примерно 30 истребителей Су-27 в рамках выполнения обязательств по контрактам, заключенным еще в советский период. Эти самолеты производились Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением имени Ю. А. Гагарина (КнААПО) и Иркутским авиационным заводом.

В середине 1990-х годов экспорт авиатехники активизировался, было заключено несколько крупных сделок. В частности, в 1994–1995 годах в Венгрию было поставлено 28 истребителей МиГ-29, в 1995 году в Малайзию – 18 таких машин (первая поставка боевых самолетов в эту страну). Тогда же были заключены и первые постсоветские контракты на продолжение поставок в Китай истребителей Су-27. Причем один из них, заключенный в 1996 году, предусматривал поставки не готовых самолетов, а машинокомплектов для их последующей лицензионной сборки в Китае. Поставки начались в 1998 году и продолжались до 2003 года.

В 1996 году был заключен поистине прорывной долгосрочный контракт с Индией на поставку 90 самолетов Су-30 МКИ (глубокая модернизация учебно-боевого Су-27УБ) и еще 140 машинокомплектов для лицензионной сборки этой машины на мощностях индийской авиастроительной корпорации Hindustan Aeronautics Limited (HAL). «Мотором» сделки стала первая в России частная авиастроительная корпорация «Иркут», созданная на базе Иркутского авиационного завода – производителя двухместной учебно-боевой модификации Су-27. В контракте впервые в отечественной системе военно-технического сотрудничества была предусмотрена установка по требованию заказчика на российских боевых самолетах израильских и западноевропейских элементов бортового оборудования. Позднее на основе машины для Индии были созданы модификации для Малайзии (Су-30 МКМ) и Алжира (Су-30 МКА) [\[11\]](#).

В гражданском сегменте авиапромышленности в первой половине 1990-х годов спад выпуска был еще более резким, чем в военном. В 1991 году было произведено 62 самолета (без легких), в 1992 году – 81, в 1995 году – 22, в 1996 году – 5, вертолетов в 1991 году – 249, в 1992 году – 337, в 1995 году – 80, в 1996 году – 65 (рис. 3). На фоне общего падения производства в отрасли доля выпуска гражданской авиапродукции снизилась за 1991–1998 годы с 30 до 15%.



Источник: НИИ экономики авиационной промышленности, Межведомственный аналитический центр.

Рисунок 3. Выпуск гражданских самолетов (без легких) и вертолетов в 1989–1998 годах, штук

Спад производства начался не сразу. В 1991–1993 годах наблюдался краткосрочный всплеск поставок вновь произведенных самолетов и вертолетов. Закупки новых пассажирских и грузовых самолетов в эти годы превышали даже годовые поставки 1980-х годов – периода рекордных объемов авиаперевозок и темпов их роста. На фоне начавшегося интенсивного сокращения спроса на услуги авиационного транспорта закупки новых самолетов в начале 1990-х годов кажутся парадоксом. Но он имеет объяснение.

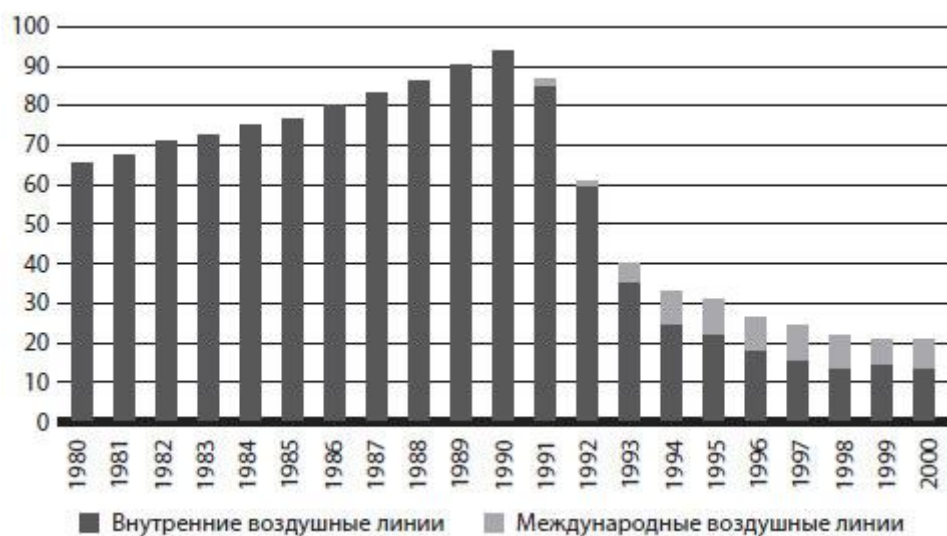
В 1992 году произошла децентрализация системы воздушного транспорта страны. Компания «Аэрофлот» была разделена на 269 самостоятельных авиакомпаний, которые ранее были ее структурными подразделениями – объединенными авиационными отрядами и отдельными авиаэскадрильями. Самостоятельные авиакомпании создавались и на базе авиапредприятий, которые имели воздушные суда собственного производства. Одновременно с этим в России стартовала программа приватизации, в которой предусматривалось, что трудовые коллективы и менеджмент вновь образованных авиапредприятий будут иметь возможность льготного приобретения активов предприятий в ходе приватизации.

Тогда еще исправно функционировала централизованная система государственных закупок воздушных судов по заявкам авиапредприятий (бюджетное финансирование закупок гражданской авиатехники фактически прекратилось в 1994 году, а полностью система госзакупок была отменена в 1996 году). Таким образом, возможность приобретения авиатехники за счет госбюджета и ожидание в последующем получить ее в собственность в составе имущественного комплекса, приватизируемого по льготной схеме, резко подняли активность менеджмента по приобретению воздушных судов.

Однако всплеск заказов на новые воздушные суда длился недолго. Обвал поставок произошел в 1994 году, когда стала очевидной избыточность авиапарка российских авиакомпаний. Она была вызвана не только ускоренными закупками новых самолетов, но и резким падением авиаперевозок, появлением иных источников пополнения российского авиапарка, снижением темпов списания устаревшей авиатехники.

Падение авиаперевозок. В 1990 году объем пассажирских авиаперевозок достиг рекордного уровня – более 94 млн пассажиров, а с 1991 года началось падение (рис. 4). В 1992 году

авиаперевозки сократились сразу на 31%, в 1993 году – на 35%. В дальнейшем темп сокращения уменьшился, но спад продолжался. Самые низкие в постсоветской истории объемы авиаперевозок были зарегистрированы в 1999 и 2000 годах – менее 22 млн пассажиров, что примерно соответствовало уровню 1970 года. Если бы не свобода выезда россиян за границу, обусловившая рост авиаперевозок на международных воздушных линиях, общий спад был бы еще драматичнее.



Источник: ГосНИИ гражданской авиации, Транспортная клиринговая палата.

Рисунок 4. Динамика пассажирских авиаперевозок в России в 1980–2000 годах, млн человек

Спад пассажирских перевозок на внутренних воздушных линиях в 1991–1999 годах произошел в результате резкого снижения реальных денежных доходов населения, быстрого роста авиационных тарифов (особенно по сравнению с ценами на билеты на альтернативные виды транспорта), сокращения в период кризиса деловой активности и «регионализации» хозяйственных связей предприятий.

Новые источники пополнения российского авиапарка. Российские авиакомпании, испытывая финансовые трудности в связи с падением авиаперевозок, стали пополнять свой авиапарк более экономичными способами: ввозили иностранные самолеты на условиях лизинга, реэкспортировали подержанные самолеты советского производства, приобретали служебные самолеты из авиапарков ведомств и предприятий.

Существовавшие таможенные барьеры оказались «прозрачными» для самолетов крупнейших мировых производителей – компаний Boeing и Airbus. Ни за один из 46 самолетов зарубежного производства, ввезенных в Россию в 1990-е годы по схеме лизинга, не были произведены таможенные платежи. Дело в том, что действовавшая в то время редакция Таможенного кодекса позволяла организовывать режим льготного ввоза авиатехники путем сочетания возможности временного ввоза, неограниченного продления срока временного ввоза и полного освобождения от таможенных платежей временно ввозимых товаров. Таможенный кодекс позволял Государственному таможенному комитету и правительству принимать индивидуальные решения о продлении срока временного ввоза и освобождении от таможенных платежей временно ввезенных товаров, что фактически означало узаконенную возможность предоставлять авиакомпаниям индивидуальные условия ввоза зарубежной авиатехники. В мае и сентябре 1994 года распоряжениями правительства^[12] компания «Аэрофлот» была полностью освобождена от уплаты таможенных пошлин и налогов на временно ввозимые в Россию самолеты А310 и В767. В декабре 1994 года этим прецедентом воспользовалась и авиакомпания «Трансаэро»^[13]. Всего за 1994–1997 годы правительство выпустило семь подобных распоряжений.

С начала 1990-х годов бывшие социалистические страны и прибалтийские республики стали отказываться от использования советской авиатехники, переходили на использование воздушных судов западного производства. Начался не контролируемый российскими авиационными властями обратный ввоз авиатехники советского производства, вполне пригодной для эксплуатации и имевшей существенный ресурсный запас. В 1990-е годы в страну было возвращено около 70 только магистральных пассажирских самолетов. Реэкспорт продолжался во все возрастающих масштабах и в последующие годы.

Авиапарк российских авиакомпаний пополнялся и за счет передачи в коммерческую эксплуатацию служебной авиатехники. В СССР служебными самолетами активно пользовалась советская номенклатура – от директоров крупных предприятий до командующих военными округами. Самолеты данной категории в начале 1990-х годов оказались на вторичном рынке, этот канал действовал до 1997 года и обеспечил поставку примерно 100 самолетов магистрального класса[14].

Снижение темпов списания устаревшей авиатехники. В 1990-е годы темпы списания самолетов далеко отставали от плановых, поскольку, с одной стороны, снизилась интенсивность их эксплуатации, с другой – широко практиковалось продление ресурсов действующего авиапарка. В продлении были заинтересованы все субъекты авиарынка – авиакомпании, у которых не было средств на обновление парка, разработчики авиатехники, зарабатывавшие на платной процедуре продления ресурсов, сами производители, для которых ремонт старой авиатехники в условиях кризиса продаж стал чуть ли не единственным источником финансовых поступлений.

Таким образом, разные каналы пополнения авиапарка и задержка со списанием самолетов, выработавших назначенный ресурс, позволили не только сохранить списочный состав воздушных судов (в 1991 году примерно 1500 магистральных самолетов), но даже несколько увеличить его. На фоне трехкратного сокращения авиаперевозок и плохого финансово-экономического состояния авиакомпаний это означало предельное уменьшение спроса на новые отечественные воздушные суда, угроза чего в расчет не принималась. Но именно отсутствие спроса стало одной из главных проблем отрасли в 1990-е годы, другая проблема была с предложением.

Программы и проекты создания и продвижения на рынок новой авиатехники

Финансирование проектов создания военных самолетов нового поколения в 1990-е годы было крайне скудным из-за бюджетных ограничений. Бюджетные программы НИОКР были нацелены в основном на модернизацию серийно выпускаемой авиатехники. Новые разработки практически не финансировались. Предприятиям удавалось выделять на перспективные разработки истребителей нового поколения часть доходов от экспортных контрактов. Наиболее ярким результатом таких разработок стали начавшиеся в сентябре 1997 года полеты экспериментального самолета Су-47 «Беркут» (прежнее обозначение С-37), разработанного в ОКБ Сухого. Главной особенностью аэродинамической компоновки «Беркута» стало крыло обратной стреловидности[15]. Параллельно в ОКБ Микояна на протяжении всего десятилетия велись аналогичные разработки истребителя нового поколения. Экспериментальная машина МиГ 1.44 была поднята в воздух в феврале 2000 года[16].

В 1990-е годы задача продвижения на авиарынок новой конкурентоспособной техники возлагалась в первую очередь на гражданский сектор. Перспектива преобладания гражданской продукции над военной в структуре будущего производства отрасли полностью соответствовала внешнеполитическому курсу, провозглашенному новой российской властью. Руководители отрасли и экономического блока правительства видели два направления вывода гражданского сектора авиапромышленности из кризиса: создание и запуск в массовое производство конкурентоспособной техники нового поколения и построение системы, которая облегчила бы ее продвижение на внутренний и мировой рынки. По обоим направлениям предусматривалась государственная поддержка.

Для создания конкурентоспособной авиатехники в 1992 году правительство разработало и с 1993 года начало реализацию «Программы развития гражданской авиационной техники России до 2000 года»[17], впоследствии продленной до 2001 года[18]. В 1996 году ей был придан статус «президентской»[19]. Программа включала 32 проекта по созданию и доработке гражданских самолетов и вертолетов, 28 проектов по разработке и модернизации авиадвигателей, 19 проектов научно-исследовательских и экспериментальных работ. Предусматривались также технологическое перевооружение производства, расширение, реконструкция и строительство объектов производственного назначения. В итоге к 2000 году предстояло создать новое поколение воздушных судов, соответствующих мировому уровню.

Само количество проектов показывает, что Программа формировалась без оглядки на состояние госбюджета и на финансово-экономическое положение авиапредприятий, которые должны были инвестировать в проекты собственные средства. Кроме того, глубина сужения спроса на новую отечественную авиационную технику не была должным образом осознана и учтена, номенклатура и сроки создания техники, заложенные в Программу, основывались на слишком оптимистичных оценках внутренних потребностей и экспортных возможностей.

Программа не была выполнена по всем основным показателям, заложенные в нее прогнозы ежегодных объемов поставок гражданской авиатехники авиапредприятиям России и на экспорт

отличались от фактических показателей в десятки раз. Основной причиной невыполнения Программы считался недостаток бюджетного финансирования. На ее реализацию за 1992–1999 годы из бюджета было выделено менее 13% и предоставлено кредитов на 38% средств, предусмотренных Программой. Ежегодные бюджетные назначения были сокращены относительно программных в 2–6 раз.

Но причины были не только в недостатке государственного финансирования и практическом отсутствии финансирования из собственных и привлеченных средств предприятий, а и в отказе от концентрации ограниченных финансовых ресурсов на наиболее важных проектах. Отсюда затягивание на неопределенный срок выполнения проектов создания и ввода в эксплуатацию самолетов, имевших, казалось бы, реальные шансы на продвижение на рынок, по крайней мере внутренних.

Характерный пример: проект самолета Ту-334, который должен был прийти на смену Ту-134 – массовому ближнемагистральному самолету предшествующего поколения. Разработка Ту-334 в ОКБ Туполева началась еще в советский период. По правилам того времени Киевский авиационный завод (ныне «Авиант») был директивно определен основным серийным заводом по этому проекту. На нем началась подготовка производства. После распада СССР российские и украинские власти сочли целесообразным продолжить проект в кооперации, что было зафиксировано в межправительственном соглашении от 8 сентября 1993 года. Подготовку производства в Киеве договорились проводить за счет российского бюджета.

Параллельно в рамках программы конверсии началась подготовка серийного производства самолета Ту-334 на таганрогском заводе ТАВИА, который должен был стать вторым сборочным заводом по проекту. Министерству промышленности было поручено [20] обеспечить начало выпуска самолетов с 1994 года. Для подготовки серийного производства недостроенный фюзеляж самолета в 1992 году был передан с опытного производства ОКБ Туполева в Таганрог. Работы в Таганроге по достройке самолета продолжались около пяти лет, не были завершены и прекратились в 1997 году в связи с отсутствием бюджетного финансирования.

В октябре 1999 года головной организацией по проекту Ту-334 был определен Военно-промышленный комплекс «МАПО» (ныне Российская самолетостроительная корпорация «МиГ») [21], которому были переданы все права на результаты интеллектуальной деятельности, созданные в процессе разработки самолета в ОКБ Туполева. Передавая права и ответственность, правительство поручило Росавиакосмосу начать выпуск самолетов в 2002 году. В соответствии с новой схемой организации проекта РСК «МиГ» приступила к постройке первого для этого авиационного комплекса образца самолета Ту-334. Для обеспечения работ в Москву из Таганрога был доставлен фюзеляж, который в свое время поступил туда с опытного завода ОКБ Туполева.

Забегая вперед, отметим, что в 2001 году РСК «МиГ» приняла решение о переносе производства самолетов из Москвы на Луховицкий авиационный производственно-испытательный комплекс (ЛАПИК). Для этого там началось строительство производственного корпуса. Однако для начала выпуска самолета на новой сборочной площадке требовалась технологическая подготовка. На эти цели правительство выделило финансирование в рамках адресной инвестиционной программы. Соответствующее распоряжение правительства [22] предусматривало начало серийного производства самолета Ту-334 в 2004 году.

В 2003 году за срыв сроков запуска в серийное производство самолета Ту-334 генеральный директор РСК «МиГ» был освобожден от должности, а ответственность за новую организацию серийного производства была возложена на КАПО имени Горбунова в Казани, куда 2005 году из Луховиц был перемещен все тот же фюзеляж [23]. Начало выпуска самолета перенесли на 2007 год, но и в 2009 году этого не случилось. Для летных испытаний используются два экспериментальных образца, собранных на опытном заводе ОКБ Туполева и на киевском заводе «Авиант».

Бюджетное финансирование гражданской авиапромышленности проводилось в рамках не только «Программы развития гражданской авиационной техники России до 2000 года», но и трех краткосрочных программ конверсии оборонной промышленности [24], программы «Национальная технологическая база» [25], Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) и др. Программы конверсии в авиационной промышленности были направлены прежде всего на разработку и подготовку производства тех же гражданских самолетов, которые фигурировали в «Программе развития гражданской авиатехники». Но механизм бюджетного финансирования использовался иной – конверсионные кредиты, которые предоставлялись предприятиям через уполномоченные банки. Конверсионные кредиты выдавались и для осуществления проектов, не имевших авиационной направленности, но позволявших хотя бы частично загрузить предприятия авиастроения и сохранить кадры. К примеру, на авиазаводе в Комсомольске-на-

Амуре (КАПО) на базе цеха тестирующего оборудования истребителя Су-27 было организовано производство телевизоров LG[26].

Кроме бюджетного финансирования, предприятия авиационной промышленности получали временное освобождение от уплаты налогов (налоговые кредиты), таможенных платежей за ввозимое импортное оборудование и комплектующие. Практиковались реструктуризация и списание долгов перед бюджетами разных уровней, безвозмездная передача прав на использование результатов интеллектуальной деятельности, полученных в ходе выполнения госзаказов на разработку гражданской авиатехники, и другие меры[27].

Поддержка гражданского авиастроения не ограничивалась федеральным уровнем. Субъекты Федерации также практиковали различные механизмы поддержки и стимулирования продаж. Скажем, правительство Татарстана финансировало программу создания 50-местного регионального самолета Ту-324 в ОКБ Туполева и подготовку его производства на КАПО имени Горбунова. Правительство Татарстана предложило, а российское правительство одобрило[28] экспериментальную схему финансирования проекта.

В соответствии с ней КАПО имени Горбунова придавался статус экспортера нефти, позволявший приобретать добываемую в республике нефть и экспортировать ее в рамках «поставок для федеральных государственных нужд». Валютная выручка как разница между выручкой от продажи и затратами на добычу и транспортировку нефти поступала в бюджет Татарстана и распределялась специально созданной при республиканском правительстве группой управления созданием самолета Ту-324. В 1996–1997 годах экспортировалось по 4 млн тонн ежегодно, официальным экспортером значилось КАПО имени Горбунова. Однако в 1998 году право экспорта нефти осталось только у нефтедобывающих компаний[29]. Этот механизм перестал действовать, а других источников внебюджетного финансирования проекта не нашли, и его заморозили.

Для продвижения гражданской авиатехники на рынок Постановлением Правительства РФ от 7 июля 1998 года[30] были введены компенсации российской авиапромышленности за потери потенциальных заказов от льготного (с освобождением от таможенных платежей) ввоза в страну иностранной авиатехники. Получение льгот по ввозу иностранной авиатехники должно было сопровождаться заключением договоров между авиакомпаниями и производителями о закупке отечественных воздушных судов на сумму, до трех раз превышавшую предоставленные авиакомпаниям таможенные льготы. Это постановление оказалось неработающим. Инвестиционные соглашения с «Аэрофлотом» и «Трансаэро» были заключены, но не выполнены. Главная причина была в том, что авиапромышленность не могла предложить авиакомпаниям готовые самолеты, а подготовку их производства они не финансировали. В результате «Аэрофлот» и «Трансаэро» продолжили ввозить на льготных условиях иностранные самолеты по индивидуальным распоряжениям правительства без инвестиций в отечественный авиапром. Только в 2001 году такая практика была прекращена[31].

Иностранные производители использовали лизинг для поставки самолетов иностранного производства российским авиаперевозчикам. В этом механизме увидели возможность облегчить продвижение российской авиатехники на внутренний рынок. Поэтому Указом Президента РФ «О дополнительных мерах по развитию гражданской авиации Российской Федерации» от 7 июня 1996 года создание системы лизинга отечественной авиационной техники нового поколения было объявлено «одним из основных направлений государственной политики в области развития гражданской авиации». Однако фактически развитие лизинга началось лишь в 2000-е годы.

Институциональные преобразования

Приватизация. Массовая приватизация авиапредприятий проводилась в соответствии с «Государственной программой приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации», утвержденной в конце 1993 года Указом Президента РФ[32]. Правда, отдельные случаи приватизации происходили до утверждения Государственной программы. Как уже говорилось, решение по приватизации двух саратовских предприятий было принято еще в январе 1991 года Советом Министров СССР. В конце 1991 года был приватизирован Ульяновский авиационный промышленный комплекс[33]. Его имущество было безвозмездно передано акционерному обществу «Авиастар», акционерами которого стали трудовой коллектив предприятия и акционерное общество «Волга-Днепр» – грузовая авиакомпания, базировавшаяся на заводском аэродроме.

В ходе массовой приватизации в авиационной промышленности было акционировано с разной степенью государственного участия 224 предприятия, или 71% всех предприятий. Примерно 42% приватизированных предприятий было акционировано без закрепления акций в федеральной собственности, в том числе системообразующие открытые акционерные общества «ОКБ имени А.

С. Яковлева», «Люлька-Сатурн», «Пермский моторный завод», «Росвертол», «Гидромаш». Контрольный государственный пакет акций был сохранен только в семи акционерных обществах, или в 3% вновь образованных. С закреплением в федеральной собственности блокирующего пакета акций (25,5% плюс 1 акция) было акционировано 87 предприятий (39%), менее 25,5% акций – 20 предприятий (9%), «золотой акции» – 16 предприятий (7%).

Решения о схеме акционирования зачастую являлись результатом дискуссии между либеральным Госкомимуществом и консервативным Госкомоборонпромом, которые не всегда поддавались логическому объяснению. Так, не до конца понятны причины, по которым ОКБ Яковлева было акционировано без государственного участия, ОКБ Туполева – с долей государства менее 50%, ОКБ Сухого – с оставлением у государства контрольного пакета, а ОКБ Микояна осталось полностью в государственной собственности.

Отношения собственности в авиастроительной отрасли оказались очень нестабильными. Вскоре после первичного распределения акций началась скупка и перепродажа негосударственных пакетов. Так, в ОКБ Сухого в ходе первичного распределения акций сотрудникам предприятия по номинальной стоимости был продан пакет 50% минус 1 акция. К 1997 году примерно 40% акций из негосударственного пакета учленов трудового коллектива выкупили ОНЭКСИМбанк и Инкомбанк.

Пакеты акций авиастроительных предприятий скупали и другие коммерческие структуры, иногда с не вполне прозрачными целями. В октябре 1993 года несколько российских граждан и выходцев из России зарегистрировали в Сан-Франциско компанию Nick & C Corp., которая за 1994–1995 годы скупала пакеты акций около 20 предприятий авиационной промышленности сначала на чеховых аукционах, а затем – учленов трудовых коллективов. Среди этих предприятий оказались такие крупные открытые акционерные общества, как московский научно-промышленный комплекс «Авионика», Тушинский машиностроительный завод, «Прибор» и ВАСО. Акции по договорам поручений скупали посреднические фирмы и передавали их этой компании. Минобороны (тогда госорган управления авиационной промышленностью) и менеджмент самих предприятий поставили под сомнение законность сделок, что привело к конфликтам и судебным разбирательствам. Арбитражный суд Москвы и Федеральный арбитражный суд Московского округа подтвердили законность сделок с акциями ВАСО. Однако Высший арбитражный суд в декабре 1997 года, рассмотрев протест заместителя генерального прокурора, вынес решение о признании недействительными сделок купли-продажи акций ВАСО и обязал компанию Nick & C Corp. вернуть Российскому фонду федерального имущества акции, а РФФИ – выплатить ей стоимость пакета в размере 365 млн рублей.

В отчете Счетной палаты отмечалось, что несовершенство законодательства создало условия для широкомасштабной скупки иностранными фирмами (в том числе прямыми конкурентами) акций предприятий авиационной промышленности: АНТК имени Туполева – 26,7% акций, «Авиастар» – 35%, МВЗ имени Миля – 41,3%, «Пермские моторы» – 13,2%, ВАСО – 23,3%, «Сигнал» – 35,7%, «Росвертол» – 37,1%^[34]. Приведенные факты вызвали ответную реакцию со стороны влиятельного лобби «государственников», по настоянию которых был принят Закон «О государственном регулировании развития авиации» от 8 января 1998 года № 10-ФЗ, который ограничил участие иностранцев в акционерном капитале авиастроительных предприятий уровнем 25% минус 1 акция и разрешил входить в органы управления только гражданам РФ.

Однако не число приватизированных предприятий, не глубина приватизации и не состав новых собственников стали главным итогом приватизации предприятий авиапрома в начале 1990-х годов, а ослабление и даже ликвидация формальных и неформальных объединений ОКБ и производственных предприятий, разрабатывавших и производивших авиатехнику определенной марки. Приватизированные по отдельности конструкторские бюро и производственные предприятия приобрели разных собственников, мотивации которых зачастую не совпадали с планами развития активов и бизнеса. В качестве примеров ослабленных или разрушенных в результате отдельной приватизации связей можно назвать отношения ОКБ Яковлева и Саратовского авиационного завода, ОКБ Сухого и Иркутского авиационного завода, ОКБ Туполева и заводов в Ульяновске и Казани, ОКБ Микояна и нижегородского завода «Сокол».

Совместные предприятия. Российская авиационная промышленность открылась для широких контактов с иностранными фирмами уже в конце 1980-х годов, а в начале 1990-х был бум создания совместных предприятий (СП). Причины этого легче понять, глядя через призму планов и ожиданий партнеров по СП.

Заинтересованность российских участников объяснялась тяжелым положением, которое сложилось в отрасли в начале 1990-х годов в результате резкого сокращения оборонного заказа, падения спроса на гражданскую продукцию, кризиса неплатежей, в том числе и за продукцию для

государственных нужд, а также обесценивания оборотных средств в условиях высокой инфляции. Предприятия остро нуждались в инвестициях и каналах сбыта продукции. Они надеялись, что СП помогут привлечь иностранные инвестиции и обеспечат выход на мировые рынки. С таким расчетом, например, «Рыбинские моторы» создали в 1996 году совместное предприятие с двигателестроительным отделением компании General Electric для производства в Рыбинске узлов авиационного двигателя CFM-56 – одного из наиболее востребованных на мировом рынке. Инвестиции и сбыт продукции должны были стать сферой ответственности американского партнера.

Российских участников привлекали и западные технологии. К этому времени стало очевидно, что обеспечение соответствия вводимых в эксплуатацию новых российских самолетов и вертолетов высоким требованиям по надежности, экономичности, комфортности и экологичности является необходимым условием сохранения за российской авиационной промышленностью внутреннего рынка, не говоря о внешнем. Использование западных технологий представлялось наиболее ясным способом выполнения этих требований, позволявшим улучшить потребительские свойства отечественной техники, усилить ее конкурентные преимущества. Поэтому вокруг проекта Ту-204, считавшегося в первой половине 1990-х годов наиболее перспективным, было создано около 10 совместных предприятий, которые должны были улучшить потребительские свойства самолета за счет внедрения западных технологий в конструкцию различных узлов и систем – от тормозов (российско-американское СП «Рубикс») до интерьера салона (российско-британское СП «АВИНТКО»).

Стремление руководителей российских авиастроительных предприятий организовать контролируемые ими СП было связано также с тем, что они негативно оценивали деятельность внешнеэкономических посредников, считали, что они недостаточно глубоко знают конъюнктуру мирового рынка авиационной продукции и не заинтересованы продавать ее с выгодой для производителя. Организовав СП, они надеялись с помощью западного партнера легче выйти на мировые рынки продукции, технологий и услуг. К примеру, Всероссийский институт авиационных материалов (ВИАМ) для продвижения своей продукции и технологий в США создал там три совместных предприятия.

А западные фирмы привлек в Россию емкий и ранее почти закрытый для них рынок сбыта. В начале 1990-х годов казалось, что российский рынок авиатехники и авиаперевозок в недалеком будущем выйдет из кризиса и будет развиваться быстрыми темпами. Крупные западные фирмы стремились закрепиться на нем, организация СП считалась весьма перспективной в условиях встречного стремления российских предприятий к сотрудничеству и деклараций российского правительства о поддержке проектов оборонных предприятий с потенциальными зарубежными партнерами.

Кроме того, некоторые страны Запада выражали намерения выделить для содействия конверсии в России существенные финансовые средства, которые должны были пойти на поддержку совместных проектов оборонных предприятий и их западных партнеров. Средства на эти цели, хотя и не в первоначально запланированных объемах, выделялись в рамках правительственных и межгосударственных программ (программа «Нанна-Лугара» в США, западноевропейская программа TACIS и др.). Это стимулировало западные компании участвовать в программах содействия конверсии в России. Их также интересовали ранее закрытые для внешнего мира технологии, накопленные российской авиационной промышленностью за долгие годы ее изолированного развития, а также научный и инженерно-технический персонал авиационных предприятий. Доступ к ним, облегченный кризисным состоянием отрасли, зарубежные компании рассматривали как способ приобрести конкурентные преимущества.

То есть первоначальные ожидания обеих сторон от реализации совместных программ и проектов не совсем совпадали. Возможно, поэтому после повышенной активности начала 1990-х годов в создании совместных предприятий наступил период осознания рыночных и экономических реалий. Большинство СП, созданных без глубокой проработки экономической целесообразности этого шага и адекватного прогноза развития условий ведения бизнеса в России, прекратило свое существование.

В 1998 году наступил новый этап в истории немногочисленных сохранившихся авиастроительных СП. Они оказались в новой правовой ситуации в связи с тем, что вступил в силу Закон «О государственном регулировании развития авиации», согласно которому, как уже говорилось, доля иностранных участников в акционерном капитале авиационной организации не могла превышать уровень 25% минус 1 акция и иностранные граждане не могли входить в органы ее управления. В мае 2002 года этот запрет в более жесткой формулировке был продублирован в Положении о лицензировании деятельности по разработке, производству, ремонту и испытаниям авиационной техники^[35]. Разработчики этих документов стремились не допустить

недружественной скупки крупных пакетов акций предприятий авиапромышленности, но, не выделив категорию СП, созданных для реализации совместных проектов, они-де-факто поставили барьер для их существования.

Отсутствие возможности иметь в акционерном капитале совместного предприятия даже блокирующий пакет и запрет на представительство в органах его управления категорически не устраивали зарубежных участников авиастроительных альянсов, что приводило к закрытию СП. Так прекратило свою деятельность, к примеру, российско-западноевропейское СП «Евромилль», образованное в 1994 году для создания среднего транспортного вертолета Ми-38 с зарубежной комплектацией. В этом закрытом акционерном обществе равные доли были у Московского вертолетного завода имени М. Л. Миля, Казанского вертолетного завода и западноевропейской вертолетостроительной компании Eurocopter. Когда в 1998 году компании Eurocopter было предложено уменьшить долю в уставном капитале с 33 до 25% минус 1 акция и отозвать своих представителей из органов управления, она не согласилась и вышла из состава акционеров СП.

Выжившие международные альянсы были вынуждены идти на ухищрения или доказывать неправомочность требований этого закона по отношению к СП, созданным до его принятия. Одним из них было СП «Наука – Гамильтон Стендарт», успешно функционирующее по сей день. Оно создавалось для обеспечения теплообменниками систем кондиционирования воздуха производителей гражданских самолетов в России, но сумело так перестроить систему сбыта, что стало поставщиком теплообменников для всех крупнейших мировых производителей самолетов (Boeing, Airbus, Embraer, Bombardier). Запрет на создание СП с иностранным пакетом больше блокирующего был отменен лишь в 2008 году.

Структурные преобразования

Для 1990-х годов характерны два противоположных вектора структурных преобразований – дезинтеграция и создание интегрированных структур.

Дезинтеграция. Дезинтеграции авиапромышленного комплекса способствовала приватизация, в ходе которой ОКБ, сборочные заводы и основные поставщики комплектующих акционировались отдельно. Кроме того, вокруг основных предприятий продолжали создаваться дочерние структуры, пользовавшиеся ресурсами материнской компании. Характерный пример – АО «Передовые технологии Сухого» (ПТС), позднее – ЗАО «Передовые технологии самолетостроения». Компания была образована в начале 1990-х годов для выделения бизнеса по разработке и производству легких спортивных самолетов Су-26, Су-29 и Су-31. ОКБ Сухого и АО «ПТС» находились в тесной связи. Дочерним предприятием фактически руководил генеральный директор ОКБ, являясь одновременно его основным акционером. Предприятие размещалось в одном здании с головным ОКБ, сборка самолетов велась на опытном производстве ОКБ, а конструкторская документация на спортивные самолеты была передана из головного ОКБ дочернему предприятию приказом генерального директора. Другой пример: при ОКБ Туполева было образовано дочернее предприятие, которое за плату продлевало ресурсы самолетов Ту-154, во множестве находившихся в эксплуатации по всему миру.

То, что дезинтеграция не позволяет обеспечить конкурентоспособность отрасли, стало очевидным уже в первой половине 1990-х годов. Однако естественных в условиях развитой рыночной экономики слияний и поглощений не происходило – новые собственники и менеджеры предприятий к этому не были готовы. Первое время инициатива по интеграции исходила от органов государственного управления, но их слабость не способствовала скорости интеграции.

Интеграция. Осознание необходимости организации в отрасли интегрированных структур совпало с развернувшейся в стране кампанией по созданию финансово-промышленных групп (ФПГ). ФПГ рассматривались в том числе как инструмент преодоления дефицита бюджетного финансирования промышленных программ и проектов за счет создания интегрированных структур, объединявших промышленные предприятия и финансовые институты. Старт созданию ФПГ был дан 5 декабря 1993 года Указом Президента РФ «О создании финансово-промышленных групп в Российской Федерации» № 2096. Указ определил сущность и особенности ФПГ как совокупности юридических лиц, образующих эффективную и устойчивую кооперацию, направленную на развитие приоритетных направлений промышленного производства. Для стимулирования создания ФПГ в Указе, а затем и в Законе «О финансово-промышленных группах» от 30 ноября 1995 года участникам этих объединений были обещаны льготы и преференции, которые на практике так и не были предоставлены.

Кампания создания ФПГ не обошла стороной и авиационную промышленность. Указом Президента РФ от 18 мая 1995 года № 496^[36] была сформирована ФПГ «Российский авиационный консорциум». Она объединила разрабатывающие и серийные

самолетостроительные комплексы (ульяновский авиационный промышленный комплекс «Авиастар» и Авиационный научно-технический комплекс имени А. Н. Туполева), двигателестроительные предприятия («Пермские моторы» и «Авиадвигатель»), компании, эксплуатирующие самолеты («Аэрофлот» и Научно-производственный центр «Универсал») и финансовую организацию (Промстройбанк). Доля каждого участника в уставном капитале составляла 15%, и только Промстройбанка – 10%^[37]. Ставилась цель создать и продвигать на рынок при содействии «Аэрофлота» как стартового заказчика самолеты нового поколения Ту-204, Ту-334, Ту-330, Ту-230. Планировалось оснащать их двигателями, преимущественно создаваемыми Пермским моторостроительным комплексом.

Однако вскоре стала ясна искусственность такого объединения. «Аэрофлот» вышел из ФПГ, Центральный банк аннулировал лицензию Промстройбанка, а предприятия осознали эфемерность планов получения внебюджетного финансирования в объеме, достаточном для ускоренной доработки существующих и разработки новых самолетов, подготовки производства, массового выпуска и сбыта. В 1996 году ФПГ, даже частично не реализовав своих планов, была преобразована в акционерное общество, довольно мелкое.

Несмотря на то что надстроечные структуры типа ФПГ не показали жизнеспособность, актуальность создания интегрированных структур не уменьшилась, наоборот, с течением времени она все возрастала. Разработанная в 1997 году третья по счету Федеральная целевая программа стала не просто программой конверсии, а «Программой реструктуризации и конверсии оборонной промышленности на 1998–2000 годы»^[38]. В 1998 году правительство одобрило «Концепцию реструктуризации российского авиапромышленного комплекса»^[39], в которой предусматривалось создание по итогам реструктуризации отрасли «не более пяти-шести» отраслевых корпораций, образованных для продвижения на рынок определенных семейств самолетов и вертолетов. Любопытно, что в ранней редакции Концепции предусматривалось создание двух-трех интегрированных структур, а в окончательной версии (явно не без влияния руководства основных предприятий отрасли) их оказалось шесть, названия которых без труда угадывались – «Туполев», «Ильюшин», «Сухой», «Микоян», «Миль», «Камов». Появившиеся после этого первые проекты создания интегрированных структур укладывались в рамки именно такой концепции формирования структуры отрасли.

Результаты российской авиастроительной отрасли к концу 1990-х годов трудно признать успешными. Конверсия, приватизация, либерализация экономической деятельности, структурные преобразования не остановили негативных тенденций, наметившихся в конце 1980-х годов. Авиационная промышленность, особенно в гражданском сегменте, находилась в глубоком системном кризисе.

По формальным признакам авиапромышленность после начала рыночных реформ была объектом повышенного внимания со стороны органов государственного управления. Вот только проводимая экономическая политика не отличалась ни эффективностью, ни реалистичностью. Сочетание слабого государственного управления и влияния отраслевого лобби сводило ее преимущественно к принятию многочисленных постановлений, планов и программ, предусматривавших продолжение советской практики государственного субсидирования. Соответственно главной целью разобщенных экономических субъектов отрасли было стремление получить доступ к дотационному каналу государственного финансирования, а не завоевать конкурентные позиции на авиационном рынке. Скудность этого источника и отсутствие эффективной политики управления привели к существенному ослаблению отрасли даже по сравнению с началом 1990-х годов.

Однако возможности возрождения отрасли не были утрачены безвозвратно, что и обеспечило в 2000-е годы некоторый подъем производства и основу для дальнейшего реформирования.

2000-е годы

В 2000-е годы объем производства продукции авиационной промышленности стал год от года расти, чему способствовали общий рост экономики и связанная с ним возможность увеличения бюджетного финансирования отрасли. Дезинтеграция авиастроительных предприятий была остановлена. Давно ожидаемое объединение предприятий отрасли привело к возрастанию роли государства в качестве собственника авиастроительных активов, что фактически означало частичную ренационализацию отрасли.

Структура государственных ведомств, в управлении которых находились предприятия отрасли и их объединения, как и в 1990-е годы, продолжала меняться. Так, до 2004 года авиационная промышленность находилась под управлением Российского авиационно-космического агентства.

В ходе административной реформы 2004 года оперативное руководство отраслью доверили вновь образованному Федеральному агентству по промышленности – Роспром, а разработку промышленной политики – обновленному Минпромэнерго России. Искусственно сформированное (по крайней мере в части авиастроения) двоевластие с фактическим дублированием управленческих функций закончилось в 2008 году, когда Роспром был ликвидирован, а государственное управление авиастроительным комплексом перешло к реформированному Министерству промышленности и торговли (Минпромторгу России), в составе которого был образован специализированный Департамент авиационной промышленности (как результат разукрупнения Департамента оборонных отраслей промышленности).

Производство и поставка авиатехники на рынок в 2000-е годы

Положительная динамика выпуска авиатехники, начавшаяся после дефолта 1998 года, сохранялась все последующее десятилетие (рис. 5, за точку отсчета взят уровень производства 1992 года в стоимостном выражении). Начав подъем с 23,5% объема производства 1992 года, в 2009 году отрасль только приблизилась (90,7%) к уровню производства первого года экономических реформ.



Источник: НИИ экономики авиационной промышленности.

Рисунок 5. Динамика относительного изменения выпуска в стоимостном выражении, приведенная к сопоставимым ценам, 1992 год = 100%

Восходящий тренд сохранялся благодаря увеличению производства как военной, так и гражданской продукции, хотя доля военной превалировала в структуре производства весь рассматриваемый период. Такая структура выпуска обеспечивалась в основном благодаря экспортным поставкам военной авиатехники. Временное их снижение в 2004–2005 годы сразу вызвало провал в общей динамике производства, что, впрочем, не изменило в целом положительную динамику доходов отрасли в последнее десятилетие.

Экспорт военной авиатехники рос в основном благодаря поставкам самолетов фронтовой авиации Су-30 в различных модификациях. Главными их потребителями оставались Китай и Индия. Но в отличие от 1990-х годов и более раннего периода, эти страны начали переходить от приобретения готовых самолетов к закупкам технологических комплектов для лицензионной сборки на своей территории. Новыми крупными импортерами готовых самолетов Су-30 в 2000-х годах стали Алжир (28 самолетов), Венесуэла (24 самолета) и Малайзия (18 самолетов). Небольшие партии этих самолетов заказывали и другие страны. В отдельные годы производство тяжелых истребителей Су-27 и Су-30 доходило до 50 самолетов в год[40].

В начале 2000-х годов возобновился (после паузы в конце 1990-х годов) экспорт истребителей МиГ-29. Все началось с поставок небольших партий в Судан, Бангладеш, Мьянму и Эритрею. В 2004 году был заключен важный контракт с Индией на разработку и производство 16 самолетов МиГ-29К в модификации корабельного базирования. Этот контракт стал частью более широкой сделки по приобретению у России модернизированного авианосного крейсера «Адмирал Горшков» (новое название – «Викрамадитья»). Первый полет самолета МиГ-29К состоялся в 2007 году, его производство было организовано на новой производственной площадке[41] – авиазаводе в подмосковных Луховицах в расчете на продолжение поставок в Индию (для оснащения

авианосца уже собственной постройки) и на начало поставок по гособоронзаказу для авиации Военно-морского флота России.

С экспортом самолетов МиГ-29 был связан прецедент возврата уже поставленной авиатехники. Контракт с Алжиром на поставку 34 истребителей МиГ-29 был заключен в 2006 году. В 2007 году, получив первые 15 машин и обнаружив факты комплектации самолетов бывшими в употреблении узлами, Алжир приостановил контракт. В 2008 году истребители были возвращены России. Предположительно, возвращенные самолеты были отремонтированы и поступили на вооружение ВВС.

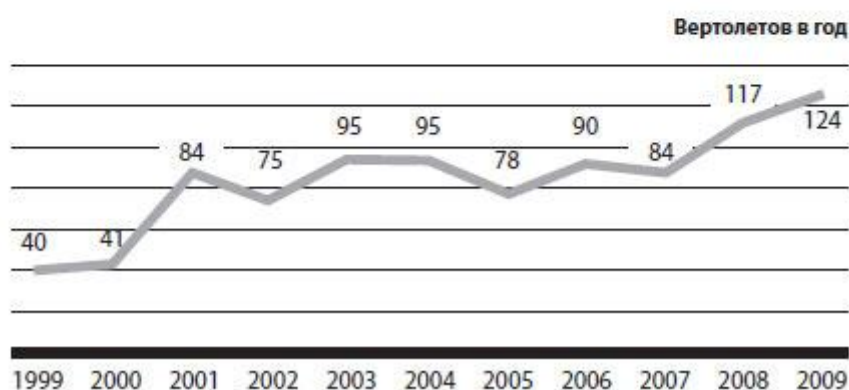
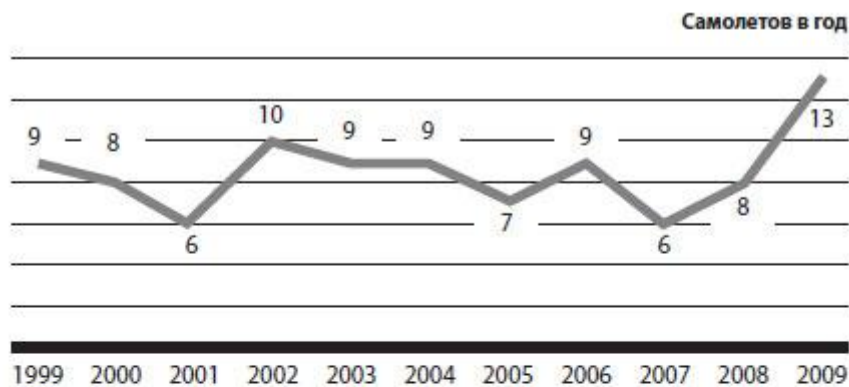
Еще одной серьезной неудачей системы экспортных поставок военной авиатехники стал отказ от выполнения контракта на поставку в Китай 34 тяжелых военно-транспортных самолетов Ил-76 и четырех самолетов-заправщиков на их базе (Ил-78), подписанного в сентябре 2005 года. Уже после заключения Рособоронэкспортом контракта выяснилось, что ташкентский завод ТАПОиЧ, на котором должны были собираться самолеты, не в состоянии выполнить условия контракта. Это стало очередным поводом для принятия окончательного решения о переносе производства самолета Ил-76 в Ульяновск («Авиастар-СП»)[42].

Государственный оборонный заказ для авиапромышленности сводился преимущественно к модернизации самолетов. Что касается поставок вновь произведенной авиатехники для оснащения Вооруженных сил, то заключенные в начале 2000-х годов контракты начали выполняться только после 2005 года, и с существенными задержками. Речь прежде всего идет о контрактах на поставку учебно-боевых самолетов Як-130 и фронтовых бомбардировщиков Су-34 (модификация Су-27). Первый Су-34[43] был официально передан ВВС в августе 2007 года. На конец 2009 года в летных испытаниях, проводимых в Липецком центре боевого применения и переучивания летного состава, участвовали 4 самолета Су-34[44]. В строевые части ВВС к этому времени самолет еще не поступил, вопреки ранее обнародованным планам. Также задерживались поставки ВВС серийных образцов самолетов Як-130[45] – первого военного самолета, полностью разработанного в новой России (ранее модернизировались самолеты, разработанные в советский период).

Коренной перелом в заказах на авиатехнику по государственному оборонному заказу произошел лишь летом 2009 года, когда на авиационно-космическом салоне МАКС-2009 между ВВС России и компанией «Сухой» был подписан контракт на сумму свыше 80 млрд рублей на поставку 64 фронтовых истребителей (48 – Су-35, 12 – Су-27 СМ, 4 – Су-30 М²)[46].

Два соперничающих друг с другом вертолетостроительных комплекса Миля и Камова в 2000-е годы вошли с конкурирующими программами создания боевых вертолетов Ми-28 и Ка-50/52. В 2003 году Минобороны по конкурсу выбрало для закупок по гособоронзаказу вертолет Ми-28. Одновременно было решено закупить в небольшом количестве вертолет Ка-50 «Черная акула» и его двухместную модификацию Ка-52 «Аллигатор». Масштабные госзакупки боевых вертолетов до 2009 года так и не начались. Экспортные поставки военных вертолетов обеспечиваются в основном за счет выпуска модифицированных вариантов вертолетов предыдущих поколений – Ми-8 (в экспортном обозначении Ми-17), а также Ми-24 и его современной модификации Ми-35.

Выпуск гражданских вертолетов за 1999–2009 годы вырос в 3 раза – с 40 до 124 (рис. 6). А в производстве гражданских самолетов ожидавшегося перелома так и не произошло, они по-прежнему выпускались в единичных экземплярах[47]. Но причины изменились (напомним: в 1990-х годах это объяснялось избыточностью авиапарка российских авиакомпаний, возникшей в результате резкого сокращения авиаперевозок и масштабного возврата в страну самолетов советского производства). В 2000-е годы внутренний рынок пассажирских авиаперевозок, на обеспечение которого в первую очередь рассчитывали производители отечественной авиатехники, не сокращался, а рос – в среднем около 11% в год, что существенно превосходило средний темп развития мирового рынка. Авиаперевозки российских авиакомпаний за 2000–2008 годы выросли в 2,5 раза – с чуть более 20 млн до почти 50 млн пассажиров в год (рис. 7).



Источник: НИИ экономики авиационной промышленности, Межведомственный аналитический центр.

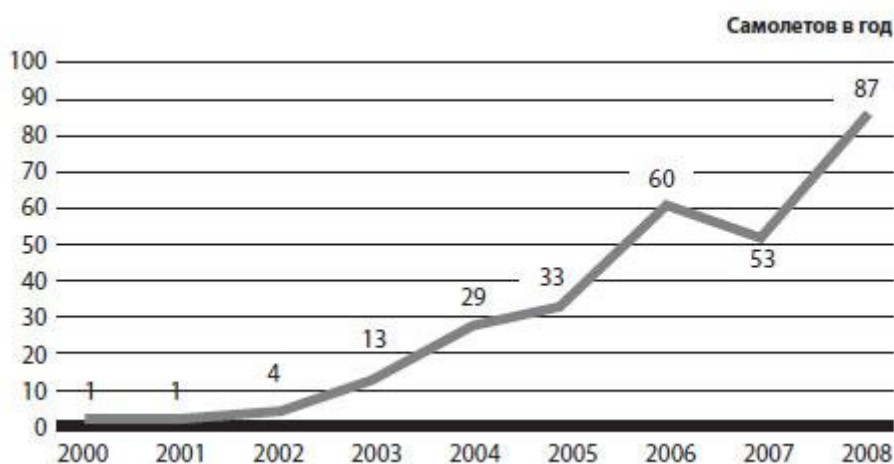
Рисунок 6. Выпуск гражданских самолетов (без легких) и вертолетов в 1999–2009 годах, штук



Источник: Транспортная клиринговая палата.

Рисунок 7. Динамика пассажирских авиаперевозок в России в 1998–2008 годах, млн человек

Но отечественная авиапромышленность не сумела воспользоваться этим окном возможностей. Она уступила внутренний рынок зарубежным производителям – в основном компаниям Boeing и Airbus. За 2000–2008 годы в российские авиакомпании со все возрастающим ежегодным темпом было поставлено около 280 магистральных пассажирских самолетов иностранного производства (рис. 8). При этом авиапромышленность не получила в обмен на уступку внутреннего рынка офсетные компенсации (весьма распространенные в мировой практике) в виде загрузки национальных авиастроительных мощностей.



Источник: Государственный НИИ гражданской авиации.

Рисунок 8. Динамика поставок российским авиакомпаниям магистральных самолетов зарубежного производства, штук

Государство по-прежнему играло существенную роль в обеспечении заказами даже незначительного (единичного) производства гражданских самолетов. Так, из восьми самолетов Ил-96, произведенных и поставленных в 2000–2009 годах, три были поставлены в специальный летный отряд «Россия» по госзаказу управления делами президента, производство еще трех машин для Кубы было профинансировано из средств синдицированного кредита, по существу, государственных банков (Внешторгбанк, Внешэкономбанк и Росэксимбанк), обеспеченного 100%-и государственными гарантиями. Поставка в 2004 году в авиакомпанию «КрасЭйр» двух самолетов Ил-96 по схеме лизинга состоялась только благодаря наполнению уставного капитала лизингодателя («Ильюшин Финанс Ко») из бюджетных средств и частичной компенсации (тоже за счет бюджета) лизинговых платежей лизингополучателя.

Аналогичная господдержка была предоставлена при продвижении на рынок самолетов семейства Ту-204/214. Производство в Казани самолетов Ту-214 частично обеспечивалось заказами администрации президента – сначала самолетов в пассажирской модификации, а затем специальных самолетов на платформе Ту-214. С 2007 года начались поставки на Кубу изготовленных в Ульяновске самолетов Ту-204 в грузовой и пассажирских модификациях, производство которых финансировалось по схеме, отработанной на сделке с самолетами Ил-96.

Поставки самолетов Ту-204 на Кубу несколько оживили финальное производство на ульяновском «Авиастаре-СП». Однако не кубинские, а внутренние заказы, размещаемые по схеме поддерживаемого государством лизинга, стали определяющими в производстве самолетов Ту-204 в истекшем десятилетии. Небольшие партии самолетов Ту-204 были поставлены в авиакомпанию «Владивосток-Авиа» (шесть самолетов в укороченной модификации Ту-204-300), а также чартерному российскому авиаперевозчику Red Wings (восемь самолетов в модификации Ту-204-100В). Именно эта авиакомпания в 2009 году обнародовала и инициировала публичное обсуждение проблем надежности самолетов Ту-204 и низкого уровня их послепродажного обслуживания[48].

В 2008 году состоялось заметное событие: грузовой самолет семейства Ту-204/214, оборудованный двигателями Rolls-Royce, авионикой Honeywell и «английской» кабиной (модификация Ту-204-120СЕ), был сертифицирован по нормам Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Процесс сертификации тянулся с 1998 года. Получение европейского сертификата сделало возможным поставку в Китай первого самолета в модификации Ту-204-120СЕ, поскольку наличие такого сертификата было обязательным требованием китайского заказчика, который в 2001 году разместил заказ на пять таких самолетов (плюс опцион еще на 10 самолетов). По состоянию на конец 2009 года эксплуатация самолета не начата ввиду претензий заказчика к самолету и системе его послепродажного обслуживания. Соответственно поставка других заказанных Китаем самолетов была отложена[49].

Следует отметить, что это была уже вторая попытка организовать экспортные поставки самолетов Ту-204 с иностранными двигателями и авионикой (модификация Ту-204-120). До этого пять таких самолетов уже было поставлено в Египет в конце 1990-х – начале 2000-х годов. Но эта сделка выходила за рамки обычной коммерческой деятельности. Ее организовали и провели крупный египетский бизнесмен Ибрагим Камаль и созданная им лизинговая компания Sirocco

Aerospace Int.[50] Компания Sirocco профинансировала достройку самолетов из задела, созданного на Ульяновском заводе в советское время, поставку зарубежных комплектующих, сертификацию модификации по российским нормам летной годности и работы по признанию этих норм в Египте, организацию авиакомпании Air Cairo, которой были поставлены самолеты, а также содержание в Египте российских экипажей и техников. И даже погашала долги Ульяновского завода по коммунальным платежам. Все это делалось в обмен на эксклюзивные права, предоставленные ей российским правительством, на продвижение на мировой рынок самолетов Ту-204 в зарубежной комплектации. Компания Sirocco рассчитывала на массовый спрос на эти самолеты, однако ее надежды не оправдались. На конец 2009 года Китай был единственным заказчиком на модификацию Ту-204-120. С середины десятилетия перспективы продвижения самолетов семейства Ту-204/214 на рынок связывают с новой модификацией Ту-204 СМ, в которой основной инновацией является двигатель ПС-90А2, модернизированный в рамках совместного проекта Пермского моторостроительного комплекса и американской компании Pratt & Whitney. Двигатель получил сертификат в декабре 2009 года[51].

Заслуживает внимания развертывание на двух производственных площадках в России лицензионного производства и поставок на внутренний рынок самолетов, разработанных на Украине (АНТК имени Антонова). Одной из сборочных площадок стал самарский авиационный завод «Авиакор»[52], который после многолетней организации выпуска начал единичное производство турбовинтового пассажирского самолета Ан-140. В 2006–2009 годах авиакомпании «Якутия» при посредничестве «Финансовой лизинговой компании» было поставлено три первых серийных самолета.

Другая площадка была организована в Воронеже на мощностях ВАСО, где началось производство регионального реактивного самолета Ан-148. Первые два самолета были поставлены авиакомпании ГТК «Россия» в 2009 году при посредничестве лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко». Этот факт заслуживает внимания хотя бы потому, что его поставки Ан-148 начались раньше, чем поставки другого регионального самолета SSJ-100, который является продуктом наиболее амбициозного гражданского авиастроительного проекта в постсоветской России.

В то незначительное число произведенных и поставленных на внутренний рынок в 2000-е годы гражданских самолетов вошли и самолеты старого поколения. Так, самарский «Авиакор» за 2000–2007 годы собрал и поставил заказчикам четыре самолета Ту-154 М, а Саратовский авиационный завод за 2000–2004 годы – пять самолетов Як-42. Кроме того, за 2000–2008 годы около 100 пассажирских самолетов предыдущего поколения, от эксплуатации которых отказались иностранные авиакомпании, было реимпортировано в Россию.

Таким образом, ожидавшийся в 1990-е годы прорыв российских производителей гражданских самолетов на внутренний и мировой рынки пока не состоялся. Стало очевидно, что самолеты, разработанные в 1980-е годы (прежде всего Ту-204/214, Ил-96), не могут обеспечить достижение стратегических целей развития отечественной авиапромышленности. Поэтому в 2000-е годы были начаты проекты и программы, направленные на создание продуктов, в большей степени отвечающих современным требованиям мирового рынка гражданской авиационной техники.

Программы и проекты создания и продвижения на рынок перспективной авиатехники

В 2004 году в рамках дискуссии об использовании Стабилизационного фонда для увеличения бюджетного финансирования реального сектора экономики правительство дало старт кампании разработки отраслевых стратегий. На увеличение бюджетного финансирования могли претендовать отрасли, которые представят внятные стратегии развития в рамках популярной на тот момент парадигмы «частно-государственного партнерства». В кампанию включилась и авиационная промышленность. К концу года была разработана «Стратегия развития авиационной промышленности до 2015 года», которая после обсуждений и одобрений на заседаниях правительства и Госсовета была утверждена 20 апреля 2006 года приказом министра промышленности и энергетики[53]. Стратегия определила продуктовую политику отрасли на среднесрочную перспективу и наметила направления ее структурных преобразований. В продуктовой части Стратегия в основном предусматривала продолжение ранее начатых программ и проектов, в структурной части – создание интегрированных структур в авиастроительных подотраслях, прежде всего в самолетостроении, вертолетостроении и двигателестроении. Как и ожидалось, принятие Стратегии помогло увеличить бюджетное финансирование отраслевых программ.

В военном сегменте основной в 2000-х годах стала программа разработки истребителя нового (пятого) поколения, обычно называемого перспективным авиационным комплексом фронтовой авиации (ПАК ФА). Работы по его созданию проводились и ранее, но экспериментальные

самолеты, построенные в ОКБ Микояна (МиГ 1.44) и ОКБ Сухого (Су-47 «Беркут»), стали скорее «демонстраторами технологий», чем опытными образцами боевых машин нового поколения. Оба ОКБ претендовали на дальнейшее финансирование их работ, однако победу в конкурсе на создание ПАК ФА, проведенном Минобороны в 2002 году, одержал авиастроительный комплекс Сухого. Проект ПАК ФА оказался, пожалуй, наиболее крупным по объему финансирования проектом российской авиапромышленности 2000-х годов, во всяком случае, в его военном сегменте.

Параллельно с разработкой этого самолета ОКБ Сухого занималось глубокой модернизацией своей основной боевой машины Су-27, создав фронтовой бомбардировщик Су-34 и многофункциональный истребитель Су-35. Последний считается самолетом поколения «4++», то есть переходной машиной между истребителями четвертого и пятого поколений. Летные испытания истребителя Су-35 начались в феврале 2008 года[54].

Заслуживают внимания проекты, нацеленные на возрождение национальной независимости в создании военно-транспортных самолетов. Авиастроительный комплекс «Ильюшин» стал головным в стране по военно-транспортной тематике, проводил программы создания легкого и среднего военно-транспортных самолетов, организовал перенос на территорию России производства тяжелого военно-транспортного самолета Ил-76 с одновременной модернизацией технического лица этого самолета.

Особый интерес представляет проект создания многоцелевого транспортного самолета (МТС), поскольку он реализуется в кооперации с Индией. Это первая попытка организации проекта военно-технического сотрудничества, в котором Россия не является экспортером вооружений или результатов военных НИОКР, а выступает в роли партнера по международному сотрудничеству в разработке, производстве и продвижении на рынок совместно созданного военного самолета. В 1998 году индийское правительство выбрало авиастроительный комплекс «Ильюшин» в качестве партнера национальной авиастроительной корпорации Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL) по реализации совместного проекта на базе находившегося в то время на начальном этапе эскизного проектирования среднего военно-транспортного самолета Ил-214. Российская сторона, беря на себя обязательства участия в совместном проекте полного цикла и его финансирования в равных с индийской стороной долях, шла на определенные политические, правовые и финансовые риски. Во-первых, отсутствовало нормативно-законодательное обеспечение реализации совместных военно-технических проектов полного цикла. Во-вторых, в Государственной программе вооружений не была предусмотрена разработка такого среднего военно-транспортного самолета, поэтому требовалось привлечь внебюджетные средства, что создавало прецедент в создании вооружения и военной техники.

В 2000 году частная корпорация «Иркут» решила присоединиться к проекту в качестве соинвестора и соразработчика, стремясь создать стратегический альянс с корпорацией HAL – ключевым игроком на бурно развивающемся рынке Азиатско-Тихоокеанского региона. Альянс должен был базироваться на успешном проекте Су-30 МКИ, получить развитие в рамках проекта МТС, за чем могло последовать вхождение в акционерные капиталы друг друга[55].

Корпорация «Иркут» предложила правительству своеобразный компромисс. Она финансирует российскую долю проекта МТС[56] (на его реализацию деньги в бюджете предусмотрены не были) и предоставляет конструкторскую базу в поддержку ослабевавшему конструкторскому потенциалу комплекса «Ильюшин». Для этого корпорация поглотила частное КБ «Авиастеп», превратив его в свое дочернее предприятие «Иркут-Авиастеп». А после того как корпорация приобрела частное ОКБ Яковлева, в проекте МТС начали использоваться его конструкторские мощности.

От правительства взамен требовалась государственная поддержка инициативы корпорации «Иркут», состоящая в отказе от некоторых догм системы военно-технического сотрудничества. Предлагалось, во-первых, снять запрет на ведение всех видов военно-технического сотрудничества предприятиями с долей государства в структуре акционерного капитала менее 51% (фактически на участие частного капитала в реализации таких проектов), во-вторых, отказаться от посредничества Рособоронэкспорта, в-третьих, получить от Минобороны юридически оформленные обязательства закупить определенную партию самолетов МТС в случае выполнения выданного им технического задания (необходимо для получения кредита на приемлемых условиях), в-четвертых, закрепить за корпорацией «Иркут» права собственности на результаты интеллектуальной деятельности, созданные за счет ее собственных или привлеченных ею средств.

В марте 2004 года вышли распоряжения президента и правительства, в которых наиболее острые вопросы, поставленные корпорацией «Иркут», не были учтены. В 2005 году корпорация вышла

из проекта МТС. Российская сторона потеряла источник финансирования проекта, стоимость которого к тому времени оценивалась в 600 млн долларов.

Два года ушло на поиск выхода из сложившегося положения и согласование с индийской стороной найденного решения: «российская сторона финансирует проект за счет средств возврата индийского долга Российской Федерации», что было зафиксировано в подписанном в ноябре 2007 года межправительственном соглашении. Но при обсуждении бюджета на 2009 год выяснилось, что, во-первых, не понятно, как эти бюджетные доходы (возврат госдолга) перевести в бюджетные расходы (финансирование НИОКР), во-вторых, развернулась межведомственная дискуссия о схеме финансирования российских участников проекта МТС.

В гражданском сегменте продолжением «Программы развития гражданской авиационной техники России до 2000 года» стала Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года»[\[57\]](#). От предшественницы она унаследовала амбициозную цель создания конкурентоспособной авиационной техники для поставок на внутренний и внешний рынки, множественность включенных в нее проектов и оптимизм в отношении роста рынка сбыта отечественной авиатехники. В новую программу вошли 25 проектов создания и модернизации авиационной техники (16 самолетостроительных и 9 вертолетостроительных), 27 проектов двигателестроения и около 20 проектов создания бортового радиоэлектронного оборудования, обширный перечень мероприятий по техническому перевооружению и развитию производства, по перспективным НИОКР. В период до 2015 года планировалось обеспечить продажи отечественной гражданской авиационной техники в России и на экспорт на сумму около 1 трлн рублей. Для этого, согласно Программе, российские авиаконцерны должны были приобрести 1400 самолетов и 1150 вертолетов, а общий объем производства с учетом государственных нужд и поставок на экспорт составить 2800 самолетов и 2200 вертолетов.

Новым аспектом ФЦП стало то, что по нескольким включенным в нее проектам создания воздушных судов разработчики (получатели бюджетных средств) не были определены априори и должны были выбираться по конкурсу. В середине 2002 года Росавиакосмос объявил конкурсы на создание двух новых самолетов – регионального и ближне-среднего магистрального (БСМС).

Объявление конкурса на разработку нового регионального самолета, строго говоря, противоречило первоначальному варианту Программы, согласно которому конкурс должен был быть объявлен только в 2005 году после сертификации находящегося в то время в разработке малого регионального самолета Ту-324, о чем уже шла речь. Однако, несмотря на негативную реакцию властей Татарстана, участвовавших в финансировании проекта Ту-324, и сторонников «туполевской» продуктовой линейки (Ту-324, Ту-334, Ту-204/214) как магистральной линии развития модельного ряда гражданских самолетов в России, конкурс состоялся. Победу в нем, как и ожидалось, одержал проект создания самолета RRJ[\[58\]](#) авиастроительного комплекса «Сухой». В качестве участника проекта в конкурсной заявке, вероятно, для придания ей дополнительного веса был заявлен также авиастроительный комплекс «Ильюшин».

В конкурсе по созданию БСМС победил совместный проект ОКБ Яковлева и АК «Ильюшин», основанный на проекте разработки самолета Як-242 как развитии семейства Як-42. Впоследствии из участников обоих проектов, получивших некоторое время спустя названия SSJ-100 и MC-21 и ставших основными гражданскими проектами первого десятилетия 2000-х годов, авиастроительный комплекс «Ильюшин» был исключен.

То, что проекты SSJ-100 и MC-21 стали к концу десятилетия основными, сложилось не сразу. В 2002 году абсолютный приоритет по объему финансирования получил проект завершения разработки самолета Ту-334. Этот проект, в отличие от прошлых лет, был профинансирован в запланированном объеме. Однако увеличение бюджетной поддержки не привело к развертыванию серийного производства этого самолета, о чем уже было сказано.

Постепенное перераспределение бюджетного финансирования в рамках ФЦП в пользу новых проектов не было сбалансировано. По мере продолжения программы и в результате нескольких ее корректировок, в том числе для приведения в соответствие с принятой в 2006 году отраслевой стратегией, абсолютный приоритет государственной поддержки был отдан проекту SSJ-100, реализовавшемуся в широкой международной кооперации.

Концепция создания в России регионального самолета с участием иностранных партнеров обсуждалась в авиастроительном комплексе «Сухой» с конца 1990-х годов. Первоначально проект планировалось реализовать совместно с американской фирмой Alliance Aircraft Corp., созданной выходцами из компании McDonald Douglas, незадолго до этого поглощенной компанией Boeing. Весной 2000 года на авиасалоне в Берлине IFA-2000 компания Alliance Aircraft и ОКБ Сухой подписали соглашение о совместной разработке, производстве и продвижении на рынок

регионального самолета, получившего название Starliner. Для реализации проекта при ОКБ Сухого была создана дочерняя компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). Но уже осенью 2000 года ОКБ Сухого объявило о выходе из совместного проекта из-за незначительной роли, которую американская компания отводила ему в планах совместного создания самолета.

Вскоре ОКБ Сухого договорилось об участии в проекте регионального самолета с компанией Boeing, но модель сотрудничества была выбрана иная. Проект, названный RRJ, не имел статуса совместного международного проекта. Его системным интегратором стала компания ГСС, а маститый американский партнер взял на себя лишь предоставление консультационных услуг в области маркетинга, проектирования, производства и сертификации самолета, работы с поставщиками систем и послепродажную поддержку. Важность консультационной поддержки определялась тем, что RRJ (после изменения названия – SSJ-100) стал первым в истории российской гражданской авиационной промышленности самолетом, проектирование которого велось в международной кооперации с будущими поставщиками самолетных систем. Кроме того, в процессе проектирования были проведены многочисленные консультации с потенциальными заказчиками самолета.

С ноября 2003 года начал работать консультационный совет отечественных и зарубежных авиаперевозчиков и лизинговых компаний, который уточнял рыночные требования к самолету. В сентябре 2004 года компания ГСС подала заявку на участие в тендере «Аэрофлота» на поставку регионального самолета, который и выиграла впоследствии.

Параллельно с конструкторскими работами велось технологическое перевооружение производителей самолета (прежде всего КНАПО). Первый образец самолета SSJ-100, предназначенный для статических испытаний, был изготовлен в 2006 году, в начале 2007 года его уже испытывали в ЦАГИ по программе сертификации. Первый летный образец участвовал в церемонии выкатки в сентябре 2007 года, а в мае 2008 года состоялся его первый полет.

Объемы бюджетного финансирования проекта в рамках ФЦП, которое осуществлялось с 2003 года, не могли, да и не должны были покрыть всех затрат на разработку самолета. Руководству проекта SSJ удалось организовать беспрецедентно широкий для России набор инструментов финансирования разработки и технологической подготовки производства самолета SSJ-100. Помимо прямых государственных ассигнований на НИОКР, удалось задействовать риск-разделенное партнерство с компанией PowerJet – разработчиком и поставщиком авиадвигателей, кредиты российских банков (ВЭБ, ВТБ, Сбербанк), в том числе с использованием механизма госгарантий[59], кредитные линии Европейского банка реконструкции и развития и Евразийского банка развития, выпуск облигаций, инвестиции в уставный капитал компании ГСС. Последний инструмент финансирования стал следствием вхождения в проект в качестве стратегического партнера итальянской компании Alenia Aeronautica. Это стало возможным после отмены существовавшего с 1998 года 25%-ного законодательного ограничения на участие иностранных инвесторов в акционерном капитале предприятия авиационной промышленности[60]. Для принятия такого решения потребовалось личное участие руководителей России и Италии.

Проект SSJ-100 стал также беспрецедентным и по масштабу международной кооперации. Его участниками стало около 40 поставщиков систем, узлов и агрегатов из десяти стран мира.

На рубеже десятилетия наметилось отставание в два-три года от первоначально объявленных сроков начала коммерческих продаж. На конец 2009 года три опытных летных образца самолета все еще продолжали полеты по программе сертификации. Поставка в авиакомпанию, как это было предусмотрено ФЦП, не началась. Несмотря на это, нельзя не отметить, что проект SSJ-100 уже вывел гражданский сегмент авиационной промышленности России на новую качественную ступень развития.

За рамками Федеральной целевой программы десятилетие было отмечено началом использования двух новых **инструментов государственного содействия** продвижению новой гражданской авиатехники отечественного производства на внутренний рынок – увеличения акционерного капитала авиационных лизинговых компаний и субсидирования процентной ставки банковских кредитов, привлекаемых авиа- и лизинговыми компаниями для закупок отечественных воздушных судов.

Для стимулирования авиационного лизинга правительство предусмотрело в федеральных бюджетах на 2001 и 2002 годы выделение финансирования в размере, эквивалентном 132,6 млн долларов, для активизации деятельности авиализинговых компаний. В середине 2001 года Минэкономразвития провело конкурс по отбору инвестиционных проектов лизинга воздушных судов и лизинговых компаний. Идея конкурса состояла в том, что государство купит контрольный пакет акций той лизинговой компании, которая представит на конкурс проект лизинга воздушных судов, наилучшим образом удовлетворяющий заранее определенным критериям. К ним были

отнесены: доля собственных средств лизинговой компании в общем объеме необходимых для реализации проекта инвестиций, объем погашаемой задолженности завода-изготовителя по обязательным платежам в бюджеты всех уровней, количество приобретаемых лизинговой компанией воздушных судов отечественного производства и др.

Победителями были объявлены две лизинговые компании – «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК) и «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК), набравшие примерно одинаковое количество баллов. ИФК получила финансирование в размере, эквивалентном 80 млн долларов, для реализации проекта лизинга 10 самолетов Ил-96, ФЛК – 56,2 млн долларов для реализации проекта лизинга 10 самолетов Ту-214.

Реализация сделок по приобретению государством пакетов акций лизинговых компаний потребовала перерегистрации компаний, созданных в форме закрытых акционерных обществ, в открытые акционерные общества, их оценки[61], дополнительных эмиссий акций, заключения с Минимуществом договоров на их приобретение и т. п. На это ушла вторая половина 2001 года и большая часть 2002 года.

Тем временем возникли новые проблемы. Правительство, пытаясь вывести из кризисного состояния серийный завод «Авиастар-СП», продукция которого первоначально не вошла в отобранные на конкурсе лизинговые проекты, предложило ИФК включить в ее лизинговый проект приобретение производимых на этом предприятии самолетов Ту-204. Одновременно Минфину было поручено выделить Минимуществу из федерального бюджета 1,5 млрд рублей для выкупа дополнительной эмиссии акций компании ИФК[62]. Получив эти средства, ИФК начала продолжительную договорную кампанию с потенциальными заказчиками самолетов Ту-204. Лишь в конце декабря 2002 года ИФК перечислила ВАСО первый платеж в счет погашения долгов этого предприятия, как было предусмотрено условиями конкурса. И то под жестким давлением правительства, стремившегося не допустить развертывания забастовки трудового коллектива ВАСО в знак протеста против задержек с ожидаемым финансированием производства Ил-96 на фоне подписания «Аэрофлотом» с компанией Airbus договора на поставку крупной партии самолетов семейства А320.

Государственные расходы на субсидирование процентной ставки банковского кредита на приобретение воздушных судов впервые были предусмотрены в бюджете 2001 года. Распорядителем этих средств стал Минтранс. В том же году правительство определило порядок компенсации части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным для финансирования расходов на приобретение отечественных воздушных судов[63]. Заключение договоров с авиакомпаниями началось в конце 2001 года. В июне 2002 года эта бюджетная поддержка авиакомпаний была дополнена возмещением части затрат на уплату лизинговых платежей за российские воздушные суда[64]. На эти цели в федеральном бюджете 2002 года было предусмотрено 500 млн рублей. Бюджетные средства распределялись по конкурсу. До конца 2002 года Минтранс разрабатывал положение о конкурсе и собирал заявки претендентов. Механизм субсидирования процентных ставок и лизинговых платежей продолжает действовать.

Институциональные и структурные преобразования

В начале 2000-х годов обозначилось два подхода к структурным реформам в авиастроительном комплексе. Носителем одного из них были отраслевые органы государственного управления, а другого – частные структуры, сформировавшиеся в отрасли в результате институциональных и структурных реформ 1990-х годов и набравшие к началу 2000-х политический вес, накопившие опыт структурных преобразований и располагавшие финансовыми возможностями.

Государственные органы с 1998 года в соответствии с «Концепцией реструктуризации российского авиапромышленного комплекса» проводили политику на постепенное создание интегрированных структур в рамках традиционных авиастроительных комплексов. Эта политика была закреплена и ФЦП «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002–2006 годы)»[65]. В ней планировалось создание интегрированных самолетостроительных комплексов «Туполев» и «Ильюшин». В комплексе «Туполев» предстояло объединить АНТК имени Туполева (ОКБ) с ульяновским, казанским, таганрогским и самарским серийными заводами, а в авиастроительном комплексе «Ильюшин» – ОКБ с воронежским и ташкентским серийными заводами. Только на втором этапе реализации Программы предусматривались дальнейшие объединения – создание двух самолето- и вертолетостроительных комплексов. Один из них (СВСК-1) планировался в составе авиастроительных комплексов «Туполев», «МиГ» и «Камов», другой (СВСК-2) – в составе комплексов «Ильюшин», «Сухой» и «Миль». По составу участников был виден замысел разработчиков – создать конкурирующие друг с другом многопрофильные объединения по разработке и производству военных и гражданских самолетов и вертолетов.

Опыт 1990-х годов показывал, что различные категории собственников с несовпадающими позициями и интересами по вопросам объединения, различные организационно-правовые формы намеченных к объединению предприятий, слабость и изменчивость системы государственного управления и отсутствие очевидных мотиваций руководителей предприятий сделают процесс реализации целей ФЦП бесконечным. Это мотивировало частных собственников авиастроительных активов на альтернативную инициативу создания объединенной авиастроительной компании, контролируемой частными акционерами.

Основными инициаторами выступили корпорация «Иркут», группа компаний «Каскол» и ОКБ Яковлева. Их поддержали другие частные структуры, имевшие собственность и влияние в авиастроительной отрасли, – Национальный резервный банк с дочерней лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко», компания «Волга-Днепр», частные акционеры АК «Ильюшин».

Правительство поддержало эту инициативу и решило включить в создаваемую Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) государственные активы [66]. Это решение было подтверждено в «Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года», где в качестве одной из важнейших задач было определено формирование новой организационной структуры отрасли, предполагающей ликвидацию разобщенности авиастроительных комплексов и объединение авиастроительных активов и бизнесов в ограниченном числе крупных компаний (самолетостроительной, вертолетостроительной, моторостроительной и др.), способных проводить политику создания и продвижения на рынки конкурентоспособной продукции.

Процесс создания ОАК не был быстрым. Шли согласования концепции, «заинтересованные ведомства» представили свои заключения... Тем временем фактическое объединение продолжалось, в феврале 2005 года руководители компаний «Сухой», «МиГ», «Иркут», «Ильюшин», «Яковлев», «Ильюшин Финанс Ко» и «Финансовая лизинговая компания» подписали Соглашение об образовании консорциума предприятий авиастроительного комплекса. Консорциум (некоммерческое партнерство) образовал управляющую компанию для подготовки создания холдинга. Проведенная ею подготовительная работа сделала возможным подписание 20 февраля 2006 года Указа Президента РФ «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация» № 140, в соответствии с которым объединение самолетостроительных активов должно было проходить в два этапа.

На первом этапе в уставный капитал ОАК предусматривалось внесение в качестве вклада Российской Федерации государственных пакетов акций авиационной холдинговой компании «Сухой» и входящих в этот холдинг заводов КНАПО и НАПО, акционерного общества «Туполев», межгосударственной авиастроительной компании «Ильюшин», нижегородского авиастроительного завода «Сокол», лизинговых компаний ИФК и ФЛК, внешнеторгового объединения «Авиаэкспорт». Был определен и закрытый перечень акционерных обществ, акции которых могли быть внесены в уставный капитал ОАК в качестве вклада негосударственных акционеров. Частично это были те же компании, а частично акции ключевых авиастроительных предприятий, в структуре акционерного капитала которых не было госпакетов («Иркут», ОКБ Яковлева, ОКБ Сухого, ОКБ Бериева, заводы «Авиастар-СП» и ВАСО и др.).

На втором этапе Указ предписывал акционировать федеральные государственные унитарные предприятия РСК «МиГ» и КАПО имени Горбунова с последующим внесением 100% акций каждого из них в уставный капитал ОАК в порядке оплаты государством дополнительной эмиссии.

Согласно Указу, доля государства в уставном капитале ОАК не могла быть меньше 75%. Надежды на более сбалансированное частно-государственное партнерство не оправдались. На практике доля государства еще до акционирования ФГУПов и внесения их госпакетов в уставный капитал превысила 90%.

Для оперативного управления объединенными предприятиями внутри ОАК, согласно концепции ее создания, создавались бизнес-единицы по направлениям деятельности. Их состав неоднократно пересматривался, и 19 ноября 2009 года совет директоров ОАК принял окончательное решение формировать три бизнес-единицы: «ОАК-Боевые самолеты», «ОАК-Коммерческие самолеты» и «ОАК-Специальные самолеты».

Аналогичные процессы интеграции прошли и в других подотраслях. Так, в декабре 2006 года было образовано ОАО «Вертолеты России» [67], в которое вошли КБ Миля, КБ Камова, Казанский вертолетный завод, «Росвертол», Кумертауское авиационное производственное объединение, арсеневская авиационная компания «Прогресс» и др. В апреле 2008 года была образована Объединенная двигателестроительная корпорация [68], в состав которой вошли рыбинское НПО «Сатурн», моторостроительные конструкторские бюро и заводы Перми, Самары, Уфы и др. На базе предприятий авиапрома, специализировавшихся в области авиационного вооружения, создана корпорация «Тактическое ракетное вооружение». А госкорпорация «Российские

технологии» на базе предприятий авиаприборостроения и авиаагрегатостроения формирует приборостроительные холдинги.

В заключение отметим, что за первое десятилетие 2000-х годов облик авиационной промышленности существенно изменился. Разрозненные предприятия были собраны в крупные отраслевые корпорации, абсолютно преобладающей стала государственная собственность. Бюджетное финансирование проектов и программ авиастроения многократно увеличилось. Динамика выпуска самолетов и особенно вертолетов стала положительной. Несмотря на то что формируемые интегрированные структуры пока не стали полноценными корпорациями, а длительные циклы разработки и подготовки производства авиационной техники еще не завершились выводом на рынок продуктов нового поколения, деградация отрасли была остановлена. Последует ли за этим превращение авиационной промышленности в конкурентоспособную на мировых рынках отрасль, покажет следующее десятилетие.

Источник: © 2010 www.ru-90.ru

-
- [1] Выступление М. С. Горбачева на заседании Генеральной Ассамблеи ООН 7 декабря 1988 года.
- [2] Братухин А.Г., Куличков Е.Н., Калачанов В. Д. Конверсия авиакосмического комплекса России. М.: Машиностроение, 1995.
- [3] Чуйко В.М. 70 лет со дня создания Минавиапрома СССР: структура, история, статистика. – www.avia.ru
- [4] Закон СССР «О государственном предприятии (объединении)» от 30 июня 1987 года.
- [5] Закон РСФСР «О предприятиях и предпринимательской деятельности» от 25 декабря 1990 года № 445–1.
- [6] Постановление Совета Министров СССР «О преобразовании Саратовского авиационного завода и Саратовского электроагрегатного производственного объединения в коллективные предприятия» от 10 января 1991 года № 19.
- [7] См.: <http://www.saratov.gov.ru/news/events/detail.php?ID=8675>
- [8] Таликов Н. Три четверти века «ильюшинского» неба // Вестник воздушного флота. 2008.
- [9] Отчет о результатах тематической проверки законности приватизации, эффективности управления и государственной поддержки предприятий авиационной промышленности в постприватизационный период 1992–1999 годов // Бюллетень Счетной палаты РФ. 2000. № 8 (32). С. 215–216.
- [10] О парадоксах российской демилитаризации см.: http://www.mfit.ru/defensive/vestnik/vestnik1_1.html
- [11] Военно-техническое сотрудничество с зарубежными странами. Анализ рынков. М.: Наука, 2008.
- [12] Распоряжения Правительства РФ от 24 мая 1994 года № 737-р и от 9 сентября 1994 года № 1445-р.
- [13] Распоряжение Правительства РФ от 2 декабря 1994 года № 1898-р.
- [14] Рынок перевозок и авиауслуг. М.: ГосНИИ ГА, 2000.
- [15] <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1-37>
- [16] http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B8%D0%93_1.44
- [17] Утверждена Постановлением Верховного Совета РФ от 12 августа 1993 года.
- [18] Постановление Правительства РФ от 30 декабря 2000 года № 1034.
- [19] Указ Президента РФ от 29 января 1996 года № 112.
- [20] Постановление Правительства РФ от 27 июля 1992 года № 516.
- [21] Постановление Правительства РФ от 5 октября 1999 года № 1120.
- [22] Распоряжение Правительства РФ от 31 октября 2002 года № 1529-р.
- [23] Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2005 года.

[24] Государственная программа конверсии оборонной промышленности на 1993–1995 годы, Федеральная целевая программа конверсии оборонной промышленности на 1995–1997 годы (утверждена Постановлением Правительства от 26 декабря 1995 года № 1274), Федеральная целевая программа реструктуризации и конверсии оборонной промышленности на 1998–2000 годы.

[25] Утверждена Постановлением Правительства РФ от 13 августа 1996 года № 986.

[26] См.: Российские телевизоры: десять лет в школе рынка. – <http://www.pcweek.ru/themes/detail.php?ID=59640>

[27] О широте спектра мер господдержки можно судить по пункту 3 Постановления Правительства РФ от 2 июля 1996 года № 786: Согласиться с поддержанным Министерством внешних экономических связей Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации предложением по выкупу на согласованных условиях задолженности Нигерии и направлением части этих средств на реализацию программы выпуска гражданских самолетов акционерного общества «Авиастар» (пункт не реализован).

[28] Постановление Правительства РФ от 28 февраля 1996 года № 208.

[29] Указ Президента РФ от 7 июля 1997 года № 693.

[30] Постановление Правительства РФ «О дополнительных мерах по государственной поддержке гражданской авиации России» от 7 июля 1998 года № 716.

[31] Постановление Правительства РФ «О некоторых вопросах регулирования временного ввоза авиационной техники иностранного производства» от 2 августа 2001 года № 574.

[32] Указ Президента РФ от 24 декабря 1993 года № 2284.

[33] Постановление Правительства РСФСР от 26 ноября 1991 года № 23.

[34] Отчет Счетной палаты «О результатах тематической проверки законности приватизации, эффективности управления и государственной поддержки предприятий авиационной промышленности в постприватизационный период 1992–1999 годов» // Бюллетень Счетной палаты РФ. 2000. № 8 (32). С. 215–232.

[35] Утверждено Постановлением Правительства РФ от 27 мая 2002 года № 346.

[36] Указ Президента РФ «О финансово-промышленной группе «Российский авиационный консорциум» от 18 мая 1995 года № 496.

[37] Финансово-промышленные группы Российской Федерации. М.: Межведомственный аналитический центр, 1996.

[38] Утверждена Постановлением Правительства РФ от 24 июня 1998 года № 625.

[39] Утверждена Постановлением Правительства РФ от 6 марта 1998 года № 294.

[40] Военно-техническое сотрудничество с зарубежными странами. Анализ рынков. М.: Наука, 2008.

[41] Ранее самолеты МиГ-29 производились в Москве (МАПО) и в Нижнем Новгороде (авиазавод «Сокол»).

[42] <http://news.mail.ru/economics/2249011>

[43] Производится Новосибирским авиационным производственным объединением имени В. П. Чкалова.

[44] <http://vpk.name.ru> 29.09.2009/

[45] Производится нижегородским авиастроительным заводом «Сокол».

[46] <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1224017>

[47] Расхождения в данных по ежегодным поставкам гражданских самолетов в различных источниках объясняются особенностями методик подсчета (дата завершения производства или дата поставки в авиакомпанию).

[48] Ведомости. 28 сентября 2009 года. № 182 (2452).

[49] Пресс-конференция президента ОАО «Туполев» А. Бобрышева // АвиаПорт. Ru 29 декабря 2009 года.

- [50] Ссылка на интервью И. Камалы «Коммерсанту» в ежегоднике БЭА.
- [51] <http://www.avia.ru/pr/?id=17443>
- [52] Входит в холдинг «Русские машины», объединяющий машиностроительные активы группы «Базовый элемент».
- [53] <http://www.minprom.gov.ru/activity/avia/strateg/0>
- [54] <http://army.lv/ru/su-35/1939/17131>
- [55] В период наиболее активной работы корпорации «Иркут» в проекте МТС обсуждалось ее участие в приватизации HAL.
- [56] В первые годы реализации проекта требуемый объем инвестиций оценивался в 310 млн долларов.
- [57] Утверждена Постановлением Правительства РФ от 15 октября 2001 года № 728.
- [58] Russian Regional Jet – российский региональный реактивный самолет.
- [59] В бюджете на 2005 год правительство получило право предоставлять государственные гарантии в объеме 2,7 млрд рублей по заимствованиям для реализации проекта создания российского регионального самолета.
- [60] Закон «О государственном регулировании авиации» от 8 января 1998 года № 10-ФЗ, статья 12 (статья отменена Федеральным законом от 29 апреля 2008 года № 58-ФЗ).
- [61] Оценка компании ИФК иностранным аудитором уже после проведения конкурса показала, что выделяемых государством средств достаточно для выкупа только 38%-го пакета ее акций, а не контрольного, как было предусмотрено условиями конкурса.
- [62] Распоряжение Правительства РФ от 30 апреля 2002 года № 595-р.
- [63] Постановление Правительства РФ «О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства» от 9 апреля 2001 года № 278.
- [64] Постановление Правительства РФ «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002 году в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов» от 26 июня 2002 года № 466.
- [65] Утверждена Постановлением Правительства РФ от 11 октября 2001 года № 713.
- [66] Решение принято на заседании правительства 26 июня 2003 года.
- [67] ОАО «Вертолеты России» создано как 100%-я дочерняя компания Объединенной промышленной корпорации «Оборонпром».
- [68] Указ Президента РФ «О дальнейшем развитии открытого акционерного общества «Объединенная промышленная корпорация «Оборонпром» от 16 апреля 2008 года № 497.