

АНАЛИЗ РЫНКА ПРОДАЖ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РОССИИ И ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЁТОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Гаврилова А.В., Шуваев М.В.

Научный руководитель – к.т.н., доцент Гераськин М.И.

Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С.П. Королева

При анализе рынка гражданской авиационной техники, производимой российской авиапромышленностью, интерес представляет объём закупок воздушных судов российскими авиакомпаниями для эксплуатации как на внутренних, так и на международных линиях, оценка возможной доли отечественной авиатехники в этих закупках с учётом её конкурентоспособности, оценка ёмкости внутреннего рынка, а также прогноз возможностей экспорта гражданской авиатехники отечественного производства.

До недавнего времени, состояние гражданской авиации РФ оценивалось как критическое. Можно было констатировать, что наблюдались простаивание мощностей предприятий, негативная динамика пассажиропотока, как на международном, так и на региональном уровне, плачевное состояние собственных парков воздушных судов авиакомпаний. Эксплуатируемый парк воздушных судов гражданской авиации в значительной степени выработал свой ресурс. Число пассажирских самолётов со сроком службы более 10 лет составляет свыше 75% численности парка, более 20 лет – 15%. По сравнению с 1992 годом производство гражданской авиатехники к 2004 г. в стране сократилось почти в 5 раз.

Если рассмотреть стратегию предприятий, производящих комплектующие, и сборочных производств (ОАО "Авиакор", ЗАО "Авиастар-СП", "Казанское авиастроительное объединение" и т.д.), то можно отметить, что сейчас их действия направлены на поддержание в рабочем состоянии действующего парка воздушных судов, а не на освоение новых рынков. Заводы, ранее производившие комплектующие для авиапромышленности, переоборудуются под производство комплектующих для других областей машиностроительного комплекса. Решением вышеперечисленных проблем может служить реорганизация производства и заключение экспортных сделок.

Таким образом, например, удалось выйти из кризиса ярославскому НПО "Сатурн", ОАО "Гидромаш" (Нижний Новгород), которое договорилось с компанией Airbus о поставке шасси для самолёта А-400М.

Мировой рынок авиационных компонентов можно оценить примерно в 100 млрд. USD в год. Проведённый анализ показывает, что российские предприятия могут претендовать на определённый сегмент мирового рынка, оцениваемый в 40 млрд. USD в год.

В 2004 г. было объявлено о завершении процесса создания "Российского авиаприборостроительного альянса". Он объединил 43 авиапромышленных предприятия с общим числом занятых - 60 тыс. чел. и объёмом продаж - 21,3 млрд. руб.

В начале апреля 2005 г. состоялось заседание правительства РФ, где было принято решение о создании в 2005-2007 г.г. объединённой авиастроительной компании. Это предполагает снижение количества заводов с окончательной сборкой не менее чем в два раза.