



На правах рукописи

Ле Куок Бао

**Авиационная промышленность в странах Восточной и Юго-  
Восточной Азии и перспективы сотрудничества с Россией**

**Специальность 08.00.14**

**«Мировая экономика»**

**Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук**

**Москва  
2005**

Диссертация выполнена в Центре промышленной политики  
**Института международных экономических и политических  
исследований  
Российской Академии Наук**

**Научный руководитель**  
кандидат экономических наук  
**Губарев Владимир Алексеевич**

**Официальные оппоненты:**

доктор экономических наук, профессор  
**Аносова Л.А.**

доктор экономических наук, профессор  
**Исправникова Н.Р.**

**Ведущая организация - Институт Дальнего Востока  
Российской академии наук**

Защита состоится «\_\_\_\_\_» «\_\_\_\_\_» 2005 г. в \_\_\_\_\_ часов  
на Заседании Диссертационного совета К 002.010.01 при  
Институте международных экономических и политических  
исследований РАН по адресу: 117418, Москва, Ново-  
Черемушкинская, 46

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке  
Института международных экономических и политических  
исследований Российской академии наук

Автореферат разослан «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2005 г.

Ученый секретарь Диссертационного Совета  
Кандидат экономических наук  
С. П. Петухова

## Общая характеристика работы

**Актуальность темы исследования.** Авиационная промышленность наиболее развитых стран Восточной и Юго-Восточной Азии представляет собой одну из наиболее динамичных и привлекательных отраслей национальной экономики. Это обстоятельство влияет на формирование стратегии развития крупнейших авиастроительных компаний мира. Ретроспективный анализ общих проблем мирового воздушного транспорта, позволяет полнее раскрыть долговременные тенденции глобального развития и правильнее оценить современную ситуацию в авиастроении.

Темпы развития и качественные перемены в авиационной промышленности последней трети XX в. сравнимы по своим масштабам с тем, что было достигнуто за всю ее предыдущую историю. Именно в это время она начала активно функционировать и претерпела колоссальную трансформацию, став важнейшим компонентом мировой экономики: изменились все технические характеристики лайнеров (типы судов, их размеры, грузоподъемность, скорость, безопасность эксплуатации и т.д.); динамично меняется ситуация с перевозкой грузов и пассажиров.

Беспрецедентно быстрое развитие мировой авиации в XX в. стало возможным в значительной степени благодаря созданию ее мощной инфраструктуры в результате энергичного вмешательства государства даже в странах с либеральной экономикой (например, США), и в странах социалистических (СССР, КНР) или авторитарных (догоенные Германия, Италия и т.п.). Бурное развитие электронных средств связи, глубоко пронизывающих всю авиационную отрасль, все больше превращает ее инфраструктуру в материальную базу процесса глобализации мировой экономики.

Именно в авиастроении наиболее яркое проявление получил системообразующий процесс интернационализации производства, ведущий к «переделу» мирового рынка авиационной техники и образованию транснациональных корпораций (ТНК). Исследование тактики и стратегии ТНК в области авиастроения на глобальном рынке, новых форм организации и размещения производства, путей расширения и перераспределения рынков сбыта и иных проблем, дает возможность получить представление о новых направлениях и закономерностях в развитии транснациональных структур.

Исследование имеет не только научный, но и прикладной интерес для России, ставящей своей целью диверсификацию экономики, создание конкурентоспособного промышленного производства и интегрирование в мировую систему хозяйства. Существенное значение в данном контексте уделяется в РФ приданию нового импульса развитию авиационной

промышленности. В последнее десятилетие авиастроение, в первую очередь гражданское, развивалось в РФ недостаточно эффективно, в связи с чем, во многом утрачены позиции на мировом рынке. Нынешний этап развития авиационной промышленности в РФ связан, в первую очередь, с проведением глубоких структурных преобразований и созданием единой авиастроительной корпорации, а также с расширением международного торгово-экономического и научно- производственного сотрудничества в авиастроении, включая страны Восточной и Юго-Восточной Азии.

**Объектом исследования** является высокотехнологичный сегмент мировой промышленности - авиастроение, региональные особенности функционирования и структуры авиационной промышленности в странах Восточной и Юго-Восточной Азии, в основе которых лежат процессы глобализации. В исследовании рассматривается авиационная промышленность Китая, Японии, Р.Корея и наиболее развитых стран-членов АСЕАН — Индонезии, Малайзии и Сингапура.

Предметом исследования является трансформация современного промышленного развития стран и объективные закономерности высокотехнологичного сегмента машиностроения; структурные преобразования в мировой авиационной промышленности; роль государственной политики в процессе преобразования инфраструктуры мировой авиационной промышленности; место и роль научно-производственного потенциала России в развитии авиационной промышленности стран Восточной и Юго-Восточной Азии.

**Целью диссертационной работы** является анализ современного уровня и динамики развития авиационной промышленности в странах Восточной и Юго-Восточной Азии в контексте общемировых тенденций; особенностей и перспектив сотрудничества с Россией в данной сфере, а также возможностей использования позитивного опыта технологических лидеров региона в становлении авиационных производств и в других восточно-азиатских странах.

В соответствии с поставленной целью в работе решались следующие задачи исследования:

- определение влияния процесса глобализации на формирование и развитие авиастроительной промышленности в мире;
- сравнение достигнутого уровня и тенденции развития мирового авиастроения в региональном аспекте;
- выявление и оценка процессов структурной трансформации в мировой авиационной промышленности;
- проведение анализа, систематизация и обобщение факторов, влияющих на состояние и конкурентоспособность авиастроительной промышленности;

-определение особенностей функционирования и реформирования авиастроительной индустрии в странах Восточной и Юго-восточной Азии;

-обоснование масштабов вовлечения стран АСЕАН и Восточной Азии в процесс транснационализации мировой авиационной промышленности;

-формулирование основных направлений и перспектив расширения сотрудничества стран Восточной и Юго-Восточной Азии и России в области авиастроения.

**Теоретической и методологической основой** диссертационной работы явились научные исследования и труды российских и зарубежных ученых и специалистов по исследуемой проблеме, работы научно-исследовательских организаций, раскрывающих закономерности рыночной экономики, исследования по проблемам экономической транзитологии и страноведению. Характер исследования темы диссертации предопределил необходимость учета различных методологических приемов и подходов. В процессе работы применялись общенаучные методы и приемы: диалектический подход, принцип логического и системного анализа и синтеза, методы сравнительного анализа. При проведении исследования и систематизации данных осуществлялась их статистическая обработка.

**Информационную базу исследования** составляют данные международной статистики, документы и аналитические разработки стран-членов АСЕАН, периодические и справочные издания МВФ, АзБР, ВТО, среднесрочные программы социально-экономического развития России и стран Восточной и Юго-Восточной Азии, периодические публикации на вьетнамском, русском и английском языках и ряд других. Были использованы также материалы, опубликованные в российских и зарубежных журналах (таких, как «Вопросы экономики», «Мир перемен», «Мировая экономика и международные отношения», «Общество и экономика», «Journal of Public Economics», "American Economic Review", "Aviation week and Space Technology", "Aerospace Journal", "Air transport world" и другие), монографиях, докладах исследовательских и учебных институтов, и сети Интернет.

**Степень разработанности темы.** Несмотря на очевидную актуальность рассматриваемой проблематики, она пока не получила детального рассмотрения в экономической российской и зарубежной литературе. При проведении исследования экономических проблем авиационной промышленности автор использовал труды современных российских ученых-экономистов по проблемам глобализации и транснационализации, развитию мировой промышленности - Болотина Б., Гринберга Р., Евстигнеева Р., Кудрова В., Кочетова Э., Липец Ю.,

Мироненко Н., Некипелова А., Пуляркина В., Родионовой И., Шейниса В., Шлихтера С, Шишкова Ю. и других авторов, а также работы зарубежных ученых Белла Д., Валлерстайна И., Лэша С, Мокира Дж., Неклесса А, Стоуньера Т., Тоффлера А, Шумпетера Н., Самуэльсона П., и других.

В российской литературе различные аспекты высокотехнологичного сегмента экономики исследуемого региона проанализированы в трудах: Аносовой Л., Андреевой А., Белова, В., Герасимова М., Коркунова И., Михеева В. Титаренко М., Тригубенко М, Яськиной Г., а также Во Дай Лыюк, Буй Нгок Бао, Ли Жунгей, Нгуэт Ты Там, Соль Чхун, Ли Чже Ен, Ху Аьган и др. Различие, между работами конца 80-х и 90-х гг., прошедшего столетия заключается в том, что от абстрактных умозаключений, трендовых прогнозов постепенно стали переходить к конкретному анализу сложившейся инфраструктуры и тенденций авиационной промышленности в отдельных странах региона Восточной и Юго-Восточной Азии. Кроме того, конкуренция и экономические причины отсеяли теоретически возможное от экономически оправданного и реализуемого. В последнее время именно исследования в области методологических основ государственного регулирования развития авиационной промышленности, путей формирования механизма ее поддержки и деятельности частнопредпринимательских структур в данной сфере, приобретают особую актуальность.

#### **Научная новизна исследования состоит в следующем:**

-определены реальное состояние, современные тенденции и факторы, воздействующие на развитие авиационной промышленности в общемировом и региональном масштабе;

-выявлены основные подходы к структурным преобразованиям в мировой авиационной промышленности на национальном и межстрановом уровне;

-развиты и систематизированы концептуальные представления выработанных практикой принципов и подходов к формированию эффективно функционирующей модели авиастроительных производств;

-раскрыты особенности формирования, функционирования и реструктуризации авиационной промышленности в странах Восточной и Юго-Восточной Азии

-обоснована целесообразность расширения вовлечения авиапромышленных компаний стран АСЕАН и Восточной Азии в процесс транснационализации мировой авиационной промышленности;

-сформулированы и проанализированы основные результаты сотрудничества, определены перспективные формы и направления

взаимодействия стран восточно-азиатского региона и России в сфере авиастроения.

**Практическая значимость работы** заключается в прикладном характере постановки проблем и выработанных рекомендаций. Исследование получает дополнительную значимость в контексте проводимой в России реформы авиационной промышленности в направлении её консолидации, а также с точки зрения оценки возможностей расширения сотрудничества авиастроительных компаний России и стран Восточной и Юго-Восточной Азии.

**Апробация работы.** Основные положения изложены в двух научных статьях, опубликованных в российской научной литературе, были доложены на заседаниях Центра промышленной политики ИМЭПИ РАН.

Логика и структура диссертации. Структурное построение, логика и последовательность изложения содержания диссертационной работы подчинены ее целям и задачам, отражают характер исследуемой проблемы, взаимосвязь и взаимодействие факторов, влияющих на трансформацию авиационной промышленности стран Восточной и Юго-Восточной Азии. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

#### **Основное содержание работы**

**Во введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования, формулируются цели и задачи, характеризуются степень разработанности проблемы, научная новизна, теоретико-методологическая и информационная база исследования, практическая значимость работы.

**В первой главе** рассматриваются процессы формирования высокотехнологичного сегмента мировой экономики, в том числе авиационной промышленности как одного из главных носителей научно-технического прогресса под влиянием происходящих процессов глобализации. При этом отмечается, что глобализация является качественно новой стадией процесса интернационализации хозяйственной жизни планеты. Это результат эволюции мировой экономики, усиления мирохозяйственных связей. Ей предшествовали масштабные, долговременные и всеохватывающие процессы интернационализации, подготовившие для неё материальную и политическую основу. В современных условиях усиливается взаимосвязь и взаимозависимость между различными структурами современного мира. При этом особенно быстрыми темпами растут объёмы международных торговых, транспортных, финансовых, инвестиционных и других потоков. Значительны масштабы международной миграции населения, высокими темпами возрастают международные туристские потоки, что влияет на рост пассажирских

перевозок и, соответственно, развитие воздушного транспорта и авиационной индустрии. В условиях глобализации хозяйственной деятельности, в глобальную систему, каковой по существу является мировое хозяйство, вовлечены все виды деятельности, многочисленные производства, предприятия, фирмы, банки. Причём с каждым годом всё труднее проводить устойчивую границу между сферами деятельности национальных экономик, фирм, ТНК, участвующих в международном обмене продукцией или услугами, как на внешнем, так и на внутреннем рынке отдельных государств. В промышленном производстве усилились процессы диверсификации и специализации, и стал возможным разрыв единой технологической цепочки в производственном процессе, как в рамках отдельных государств, так и в мировом масштабе. Большая часть мировой торговли представлена именно внутриотраслевым обменом.

В условиях жёсткой конкуренции на мировом рынке товаропроизводители развитых стран вынуждены изобретать всё более конкурентоспособные товары и услуги. Это сопряжено с повышением научно- и технической сложности, т.е. с увеличением затрат на НИОКР, в связи с чем становится выгоднее производить и продавать дорогостоящую продукцию. При этом издержки растут практически во всех отраслях промышленности, поэтому продукцию низкого к среднетехнологического уровня, развитым странам выпускать становится невыгодно. Определяющим аспектом здесь является вопрос о том, имеются ли у остальных стран мирового сообщества возможности воспринимать и осваивать производства и технологии, которые могут быть переданы им из высокоразвитых стран. Принимая во внимание, что полномасштабное, массовое производство высокотехнологичной промышленной продукции, каковой являются воздушные суда, сосредоточено в небольшом количестве стран, можно сказать, что на пути в постиндустриальную цивилизацию находятся лишь, высокоразвитые, западные страны. О причастности к данному сообществу всё активнее заявляют о себе и страны дальневосточного региона (Япония, Р.Корея, Сингапур, Малайзия, КНР). Пока мировым лидером по производству промышленной продукции авиационного назначения остаются США.

Первоначально в авиационной промышленности преобладало военное направление и, лишь со временем, стали производиться и гражданские самолёты. В структуре отрасли выделяют самолёто- и вертолётостроение, производство аэрокосмических аппаратов, двигателестроение, авиационное приборостроение и др. Полным набором подотраслей обладают лишь несколько экономически высокоразвитых стран. Это обусловлено сложностью производимой



продукции, которая выпускается в небольших количествах (воздушных судов около 1 тыс. в мире в год, вертолётов - 600-1000).

Общие объемы выпускаемых авиационной промышленностью воздушных судов для перевозок самолётов и грузов во многом обуславливаются динамикой развития мировой системы воздушного транспорта. В последнее десятилетие XX в. среднегодовой прирост пассажирских перевозок составлял 9%, а грузовых 11%. В начале 70-х годов число перевезенных пассажиров достигло 560 млн. человек в год. В 2003 г. объем регулярных авиаперевозок в странах членах ИКАО составил 1657 млн. пассажиров, включая 563 млн. на международных линиях. В период с 1993 по 2002г. количество находящихся в эксплуатации в системе мирового воздушного транспорта коммерческих воздушных судов увеличилось с 15554 до 20887, т.е. приблизительно, на 34%. Имеющиеся прогнозы ведущих мировых продуцентов авиационной техники показывают, что до 2022 мировые пассажирские авиационные перевозки будут ежегодно возрастать в среднем на 5,2%, а грузовые- на 6,2%. В указанный период будет продано авиакомпаниям мира около 25 тыс. новых самолётов общей стоимостью 2 трлн. долл. Устойчивому спросу на новую авиационную технику в мире будет способствовать динамичное развитие многих стран Восточной и Юго-Восточной Азии. Прогнозируемый объём воздушных перевозок в регионе, от общемирового уровня, должен составить к концу 2021 г. около 31%, а количество приобретённых самолётов, авиакомпаниями данных стран, превысить 5500 единиц.

Рассматривая факторы, способствующие формированию современной структуры мировой авиапромышленности, выделяется, прежде всего, взаимозависимость развития системы мирового воздушного транспорта, авиаперевозок, и авиационной промышленности. Отрасль определяет высокая степень монополизации (даже в ведущих странах насчитывается 3-4 фирмы, производящих высокотехнологичную конечную продукцию отрасли). Эпоха быстрого укрупнения ТНК и процесса транснационализации позволила практически «революционно» переделать авиационный рынок. В сжатые сроки в результате заключения альянсов, число главных фирм конкурентов заметно сократилось. Ныне самолёты и вертолёты производят более 20 стран мира, но лидирует на мировом авиационном рынке крупные компании США, прежде всего, компания Boeing, контролирующая  $\frac{2}{3}$  мирового рынка средств гражданской авиации и европейский консорциум Airbus. Фирмы России также были среди лидеров, но за последнее 12 лет авиастроение РФ испытывает сильнейший спад. В последние годы в России сохранён экспортный потенциал производства военных самолётов и вертолётов различного целевого назначения. Производство гражданских пассажирских и

транспортных самолётов носит буквально штучный характер. В 2004г. авиапромышленность РФ построила 17 воздушных судов, 2003г.-11, 2002-10.

Среди 100 крупнейших в мире авиакосмических компаний число американских фирм в начале нынешнего столетия составляло 44 (доля в суммарном производстве - более 60%); число европейских фирм-40, в том числе британских-13, французских-11, германских-4 (их доля в суммарном производстве около 30%). Фирм прочих стран среди крупнейших авиакосмических компаний всего 12. При этом объём продаж первых 20 из 100 крупнейших компаний в данной отрасли составляет 75%. В будущем, в связи со слиянием компаний, соотношение может достичь 85:15. Это означает высочайший уровень концентрации производственного и научно-технического потенциала в руках крупнейших корпораций.

Развитие авиационной промышленности в конце 90-х годов прошлого столетия происходило в условиях небывалых процессов слияний и поглощений в отрасли как внутри отдельных стран, так и заключением трансатлантических сделок (например, Boeing/McDonell Douglass/США/, ВАЕ/Marconi/Еропа/./General Dynamics/США- /Galaxy Aerospace/Израиль/). Общая стоимость совершенных консолидационных сделок превысила 150 млрд. долл. В результате слияний 76 компаний (13 в 80-е годы и 63 в 90-е) были образованы такие гиганты как корпорации Lockheed Martin, Boeing, General Dynamics, Northrop Grumman и другие.

В Европе процесс интернационализации и укрупнения потенциалов позволил ведущим производителям авиационной техники выйти на уровень североамериканских компаний по показателям консолидации, но пока они по-прежнему отстают по абсолютным показателям деятельности, в частности коэффициенту доходности, объемам продаж на одного работающего. В перспективе трансатлантические слияния можно рассматривать как одно из наиболее ожидаемых направлений в развитии мировой авиационной промышленности, которое предусматривает одновременное расширение и углубление процесса консолидации компаний.

В конце XX - начале XXI века в авиационной промышленности стран ЕС проявилась ярко выраженная тенденция к уменьшению доли военной продукции в получаемых заказах. В отрасли сохраняется высокий уровень реинвестирования на НИОКР и развитие. В США, в условиях утраты приоритета в отдельных сегментах гражданской авиационной промышленности в соревновании с Европой, акцент делается на увеличение получения военных заказов. Формирование нового облика европейской авиационной промышленности, включая Восточную Европу, Украину и Россию, требует, на наш взгляд,

достаточно продолжительного времени, что обусловлено незавершённостью структурных преобразований в отрасли как внутри стран, так и на международном уровне. Положительным фактором, в ходе реализации процессов консолидации в мировой авиационной промышленности как в национальном, так и в региональном аспектах, является стабилизация спроса у авиакомпаний на новую авиационную технику, что объясняется, в том числе, и появлением на рынке новых эффективных в эксплуатации лайнеров.

В отдельных сегментах мировой авиационной промышленности: дальние и среднемагистральные самолеты, региональная и деловая авиация, военная авиационная техника и вертолеты, сложился высококонкурентный рынок, на котором доминирует, как правило, ограниченное число продуцентов. В этих условиях, как признанным лидерам мирового авиастроения, так и компаниям стран, пытающимся войти в мировую элиту авиастроения (например, КНР) или восთანовить утраченные, во многом, позиции (Украина, Россия), предстоит предпринять существенные усилия для реализации инновационно-ориентированной модели развития отрасли и построения агрессивной, ориентирующейся на поддержку государства политики в закреплении своих позиций на глобальном рынке изделий авиационной техники.

Авиационная промышленность развивается под воздействием двух основных стратегических направлений:

- развитие рынка в сторону создания самолетов малой и средней пассажироёмкости в совокупности с высокой частотой и большим количеством, по возможности прямых и беспосадочных рейсов (Boeing);
- неуклонный рост в мировом парке воздушных судов доли самолетов большой и сверхбольшой вместимости, которые свяжут в ближайшем будущем крупнейшие узловые аэропорты мира (Airbus industry).

Главными тенденциями структурного преобразования в крупных компаниях авиационной промышленности являются: постепенный отказ от многоотраслевой направленности деятельности и углубление специализации на авиационном бизнесе; усиление значимости непроизводственных функций, сервисной части авиационного бизнеса; решение задач по интеграции крупных частей концернов, по формированию диверсифицированной деятельности международной производственной сети.

Существенную роль играют также взаимоотношения государства и частного бизнеса. К основным направлениям государственной поддержки ведущих бизнес структур мировой авиакосмической индустрии западных стран на современном этапе следует отнести: финансирование приоритетных программ разработки и производства авиационной техники; бюджетное финансирование фундаментальных и

прикладных исследований в интересах развития высокотехнологичных отраслей экономики, в том числе, программ разработки перспективных технологий двойного назначения; льготное (в том числе беспроцентное) долгосрочное государственное кредитование приоритетных проектов создания авиационной техники гражданского назначения; поддержка экспорта высокотехнологичной продукции авиационной индустрии военного и гражданского назначения, включая долгосрочное кредитование импортёров; льготное налогообложение и тарифное регулирование продукции военного назначения.

В зависимости от избранной экономической стратегии развития авиационной промышленности и решаемых в данное время хозяйственных проблем, правительства отдельных стран избирают разные варианты сочетания в ней экономических и административных инструментов регулирования товарных потоков, дифференциации уровней защиты внутреннего рынка в отношении тех или иных товаров, включая изделия авиационной техники. В частности, в России с середины 90-х годов, действует пошлина в 25% на ввоз и эксплуатацию авиакомпаниями страны воздушных судов зарубежного производства. Однако, принимаемые до сих пор меры, для динамичного развития авиастроения, оказалось недостаточно. Результаты развития авиационной промышленности в постсоциалистических странах, в частности в России, Украине и Чехии показывают, что в условиях резкого снижения роли государства в координации процесса разработки, производства и содействия функционированию механизма продаж, в отрасли происходит снижение научно-технического и производственного потенциала на фоне ведущих мировых производителей.

Инновационная деятельность в области авиационных технологий опирается на использование рыночных механизмов и активную государственную научно-техническую политику, служит в развитых и развивающихся странах мира инструментом постоянного наращивания вложений в научно-техническую инфраструктуру и во многом содействует повышению конкурентоспособности их экономик в глобальном масштабе. Это предопределено технологической сложностью аэрокосмических инноваций, которые, как правило, являются инновациями системного типа, интегрирующих достижения взаимосвязанной совокупности научных дисциплин и обуславливающих необходимость широкой кооперации при их создании. Большинство инноваций в данной сфере инициируются государством или являются результатом масштабных аналитических и маркетинговых исследований тенденций развития рынка, в частности, авиатранспортных услуг. В авиационной промышленности влияние государства на инновационную ситуацию в отрасли, начале нынешнего столетия, остается по-прежнему

значительным, однако, масштабы, формы и способы его поддержки существенно изменились. Со второй половины 90-х годов уровень ежегодных государственных ассигнований на авиакосмическую продукцию и услуги, как в США, так и Западной Европе снизился более чем на 40% по сравнению с началом десятилетия и наблюдается общая тенденция сокращения портфеля правительственных заказов. Если в начале 90-х годов около 80% исследований и разработок в аэрокосмической области США осуществлялась благодаря государственным ассигнованиям, то к началу нового столетия эта величина снизилась до 50%. На правительственном уровне сейчас доминируют подходы к гармонизации государственных и частных интересов. Все в большей степени преобладают прагматические подходы к выбору приоритетных направлений НИОКР в области авиастроения, в которых доминируют экономическая обоснованность, вместо преобладавших ранее приоритетов национальной безопасности, внешней политики и других факторов.

Во второй главе рассматриваются основные тенденции и приоритеты развития авиационной промышленности в странах Восточной и Юго-Восточной Азии. Проведенный анализ авиаиндустрии Китая, в условиях трансформации экономики в сторону рыночных принципов хозяйствования, показал, что:

1. Деятельность данной отрасли основывается, преимущественно, на принципах догоняющего развития, что во многом характерно для экономики страны в целом. Активное использование на этапе становления отрасли всесторонней технической помощи советского авиастроения, а впоследствии опыта ведущих мировых производителей, за счет приобретения лицензий и участия в международной кооперации - характерная особенность современной авиационной промышленности Китая. Долговременное и последовательное развитие авиационного потенциала авиастроения позволяет войти Китаю в 2015-2020 гг. нынешнего столетия в блок стран, имеющих возможность проектировать и производить авиационную технику по всему спектру модельного ряда: самолёты для вооружённых сил, гражданские воздушные суда (включая дальнемагистральные) и вертолеты различных моделей.
2. В последние годы рельефно вырисовывается и практически осуществляется переход в политике развития авиастроения КНР от воспроизведения и модификации, заимствованных на основе лицензий зарубежных моделей авиационной техники, к реализации национальных и международных инновационных проектов в данной сфере.
3. Структурные преобразования в отрасли, ориентирующие предприятия на активизацию деятельности в условиях рыночных

реформ и сокращение оборонного заказа на авиационную технику, не соответствующую уровню ведущих мировых производителей, определяют широкую диверсификацию деятельности и наращивание объектов выпуска конверсионной, в том числе и не профильной продукции (автомобили, быстроходные катера, погрузчики), а также участие в коммерческом секторе сферы услуг (авиаперевозки, туризм, гостиничный бизнес). Рыночная стратегия крупнейших авиастроительных холдингов КНР AVIC-1 и AVIC-2 проявляется, в том числе, и в привлечении дополнительных, помимо бюджетных и от осуществления конверсионной деятельности, средств, за счет выпуска акций и реализации их на биржах.

4. В случае сохранения нынешних темпов развития экономики и тенденций повышения в её структуре доли высокотехнологических отраслей промышленности, следует ожидать изменения и в стратегии КНР по отношению к развитию авиационной промышленности. Если в настоящем доминирует необходимость достижения в отрасли технологического уровня ведущих мировых производителей в целях обновления парка воздушных судов национальных авиакомпаний и вооружённых сил за счет отечественной авиационной техники, то в обозримой перспективе, следует ожидать активизации деятельности по продвижению продукции национального авиастроения КНР на мировой рынок.

Анализ развития авиационной промышленности в Японии, Республике Корея и странах АСЕАН показал, что стратегия ее развития во всех из них основывается на поэтапном продвижении в освоении технологий выпуска отдельных компонентов для приобретаемых за рубежом военных и гражданских, воздушных судов, включая осуществление лицензионного производства отдельных моделей авиационной техники. По сути, речь идет о реализации в данных странах мирового опыта развития высокотехнологичных производств от простого, к сложному, как правило, после того, как налаживается устойчивое динамичное развитие базовых отраслей промышленности.

Определенным исключением из общей ситуации можно признать положение дел в авиационной промышленности Японии, которая до и во время 2 мировой войны занимала лидирующие позиции в военном авиастроении. Поражение в войне и запрет на развитие авиационной промышленности в течение 10 лет привели к утере Японией научно-технического и кадрового потенциала отрасли. Последующие попытки скачкообразных прорывов в отдельных сегментах авиастроения не привели к закреплению ее в блоке мировых лидеров. Накопленный к настоящему времени Японией технологический потенциал дает основание предполагать о возможности, в условиях тесной кооперации

с авангардом мирового авиастроения, реализации крупно- масштабных инновационных проектов в обозримой перспективе.

Курс на создание национальной авиационной индустрии Японии и других стран Восточной и Юго-Восточной Азии, базируется на практике, когда при подписании контрактов на поставку военно-технической и гражданской продукции авиационной промышленности, одним из условий заключаемых сделок, выдвигаются необходимость реализации офсетных программ, индустриального сотрудничества, создания совместных предприятий по ремонту, техническому обслуживанию и производству отдельных видов запчастей, комплектующих и даже технической документации на производство всего изделия. Все перечисленные страны получали лицензии на производство и модернизацию самолетов и вертолетов, приобретаемых у основных мировых производителей (США, Франции) для нужд министерств обороны и других сфер экономики. Накопленный опыт позволял ведущим компаниям и холдингам стран региона вплотную заняться реализацией национальных проектов в авиастроении (например, региональные самолёты индонезийской национальной авиастроительной компании IPTN, реактивный пассажирский самолёт бизнес класса HondaJet японского концерна Honda, разрабатываемый в наши дни китайской авиастроительной корпорацией AVIC-1 региональный самолет ARJ-21). Однако, отставание в двиглестроении от ведущих мировых продуцентов до сих пор не позволяет производителям из стран Восточной и Юго-Восточной Азии выйти с конкурентоспособным конечным продуктом на мировой рынок.

Во всех экономически развитых странах Восточной и Юго-Восточной Азии роль государства в формировании стратегии развития авиационной промышленности можно признать доминирующей. Несмотря на наличие мощных частных и частно - государственных структур, имеющих диверсифицированную структуру производственной деятельности и занимающих ведущие позиции в отдельных сферах мировой экономики (например Samsung, Kawasaki, Honda), основным инициатором в реализации инновационных проектов и программ и источником финансирования НИОКР и производства, являются государственные структуры.

Процессы концентрации и консолидации в авиапромышленности стран Восточной и Юго-Восточной Азии, с началом нынешнего столетия, приобретают все более последовательный характер. И если в Японии процесс объединения, инициированный государством, затронул пока только ведущие государственные исследовательские и организационные государственные структуры, то в Р. Корея и Малайзия достаточно активно реализуется курс на повышение научно-

производственного потенциала отрасли за счет объединения, слияний и поглощений отдельных авиакосмических подразделений ведущих холдингов и фирм. В Индонезии изначально был избран курс на создание крупной государственной авиастроительной структуры, компании IPTN, которая в ближайшее время может быть реструктурирована и акционирована по отдельным направлениям аэрокосмической деятельности в целях привлечения, для придания более динамичного развития отрасли, средств частных инвесторов, включая иностранных.

Понимание масштабов проблем и трудностей в формировании динамично развивающейся, основанной на инновациях структуры авиационной промышленности во всех восточно-азиатских странах предопределяет выбор курса на масштабное интегрирование в систему мировой авиационной индустрии в качестве субподрядчиков в формирующейся глобальной производственной системе. Такой алгоритм действий ведущих компаний региона в области авиационной техники не противоречит, на наш взгляд, уже реализованной стратегии догоняющего развития, основанной на освоении лицензий и ноу-хау в других отраслях экономики, которая была доминирующей в отдельные периоды развития этих стран. Последовательная реализация данного подхода, в совокупности с общим высоким научно-техническим потенциалом рассматриваемых в работе стран Восточной и Юго-Восточной Азии, может привести к существенным трансформациям отдельных секторов уже сложившегося мирового рынка авиационной техники в обозримой перспективе в пользу производителей из данного региона.

Третья глава содержит характеристику современного состояния и перспектив сотрудничества в развитии авиационной промышленности стран Восточной и Юго-Восточной Азии с ведущими мировыми производителями, включая Россию.

Развивающийся с определенными кризисными периодами, вместе с тем имеющий благоприятные перспективы своего развития в ближайшие 20 лет, мировой рынок гражданской авиатехники влияет на продвижение процесса транснационализации мирового авиастроения. Лидеры индустрии Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer включают в процессы кооперационного производства и проектирования, отдельных технически сложных компонентов, отдельные фирмы из стран Восточной и Юго-Восточной Азии. Как правило, эти компании представляют страны, имеющие потенциально ёмкий рынок гражданской авиатехники и достаточно высокий уровень технологического развития. К таким странам можно отнести КНР, Японию, Р. Корея, Сингапур и ряд других государств. По сути, в мировом авиастроении можно наблюдать два противоположных



процесса. Одни страны, принимая участие в кооперационном производстве с ведущими продуцентами самолетов, пытаются придать дополнительный импульс реализации национальных проектов в данной сфере, а другие, делегируя полномочия по сборке и разработке перспективных моделей зарубежным компаниям, могут потерять возможность в будущем самостоятельно производить конечные изделия авиационной техники.

Современная стратегия компании Boeing состоит в том, чтобы, сохраняя проект общей разработки и конечного производства, передать большую часть работ субподрядчикам. Так, например, на заводе в г. Сиэтл планируется осуществлять лишь окончательную сборку из готовых секций, в которых завершены все слесарные работы и установлен электрические системы и компьютеры. В рамках своей стратегии Boeing уходит от производства комплектующих с высокими издержками на рабочую силу и собирается сконцентрироваться на крупномасштабных конструкторских разработках и финальной сборке компоновочных узлов, производимых поставщиками из КНР, Японии, Р.Корея, Сингапура и других стран региона.. За последние три года такая политика помогла компании сократить вдвое время окончательной сборки некоторых моделей самолетов. Реализуя указанную стратегию, Boeing, помимо вовлечения субпоставщиков из различных стран мира, продает и свои подразделения по производству компонентов и комплектующих на территории США. С целью сокращения издержек, он уступил в начале 2005 г. три завода по производству комплектующих для гражданских самолетов канадской компании Опех за 900 млн. долл.

Европейский Союз также заботится о сокращении и упрочении своих технологических преимуществ и всемерно поддерживает сохранение и развитие высших наукоемких звеньев вертикальной интеграции на своей территории, допуская перенос низших сырьевых и полуфабрикатных, в слаборазвитые страны. Такой подход обусловлен требованиями конкурентоспособности и пронизывает европейскую промышленную политику и макроэкономическую модель. Применительно к авиастроению, имеется в виду, концентрация наукоемких производств с высокой добавленной стоимостью (реактивные двигатели, авионика, композитные материалы, материальная база НИОКР) в странах-участницах европейского концерна и перемещение производств, с низкой добавленной стоимостью (шасси, фюзеляж, топливные баки и т.д.), в другие страны, в первую очередь, в Китай, Р. Корея и страны Юго-Восточной Азии, авиакомпании которых активно приобретают самолёты Airbus. Такое перемещение (нередко обозначаемое термином *outsourcing*) является, на наш взгляд, ключевым звеном политики «миллиарды за миллионы», т.е. политики стран ОЭСР, согласно которой выгодно отдать миллионы с

тем, чтобы получить миллиарды. Фактически она направлена на поддержание устойчивого технологического отставания менее развитых стран от лидеров мирового авиастроения. Опираясь на такой подход, деятельность Airbus все более концентрируется не на максимизации собственной прибыли, а на увеличение и поддержание своей доли мирового рынка продаж конечных изделий авиационной техники. Исходя из этого, корпорация руководствуется критерием обеспечения экономики издержек у заказчиков самолетов и выстраивает устойчивую систему взаимодействия, используя при этом различные формы кооперации с производителями компонентов и эксплуатантами производимых ею воздушных судов. Следовательно, ориентиром является минимизация не цены авиалайнера, а полной стоимости его эксплуатации в течение жизненного цикла и, соответственно, привязка потребителей к данному производителю, что может обеспечить и устойчивый спрос на новые изделия Airbus в обозримой перспективе.

В целом, транснационализация мировой авиапромышленности с середины 90-х годов стала принимать весьма разнообразные формы производственной и научно-технической кооперации. Как правило, они основываются на использовании потенциала компаний, задействованных в авиастроении тех стран, которые активно приобретают воздушные суда у ведущих продуцентов. Все более значительная роль, в этом процессе, принадлежит Китаю. КНР пытается придать дополнительный импульс развития национальной авиационной промышленности от использования позитивного опыта сотрудничества с ведущими мировыми производителями гражданской и военной авиационной техники (в силу объявленного эмбарго на поставки военной техники из США и ЕС, сотрудничество в данной области осуществляется, преимущественно, с Россией). Нельзя не отметить, что Boeing и Airbus создали совместно с китайской стороной исследовательские центры, а компания Embraer организовала в КНР выпуск региональных самолётов. Фирмы Pratt and Whitney и PW Canada образовали предприятия по производству деталей двигателей совместно с Chengdu Engine Co и China National South Aeroengine Co (данные компании являются подразделениями AVIC 2). General Electric в сотрудничестве с компаниями China Eastern, Hainan Airlines и Xiamen Taikoo Aircraft Engineering Co., а также Xiamen Aviation Industry Co открыла в г. Ксиамень центр по ремонту двигателей. Французская компания Snecma также имеет несколько совместных предприятий по послепродажному обслуживанию и инженерным работам в области авиационного двигателестроения. Rolls-Royce еще в конце 2000 г. создал совместную с компаниями AVIC 1 и AVIC 2 группу инженеров, координирующую проекты разработки в области двигателей и технологий для них. Таким образом, становится очевидным, что Китай проводит политику

максимально возможного аккумулирования научно-технологического и производственного опыта и потенциала ведущих мировых авиастроительных компаний в целях достижения целей устойчивого развития своей авиационной промышленности и завоевания к 2015 г. до 10% мирового рынка изделий авиационной техники.

Существенно расширилось вовлечение стран Восточной и Юго-Восточной Азии в реализацию проектов гражданского авиастроения, организованных транснациональными компаниями. В деятельности мировых авиастроительных гигантов Boeing и Airbus все отчетливее проявляется тенденция транснационализации производства, основанного не на создании своих филиалов, подразделений или приобретения отдельных фирм выпускающих продукцию для авиастроения, а за счет включения в свою кооперационную систему национальных производителей отдельных компонентов, аккумулировав у себя деятельность по реализации ключевых НИОКР, конечной сборке и созданию устойчиво функционирующей модели высокотехнологичного производства в условиях современной мировой экономики. В перспективе это может привести к проникновению данных компаний и в другие сегменты мирового рынка авиационной техники и его поляризации между двумя ведущими производителями. Доминирующим аспектом, в вовлечении предприятий стран АСЕАН и Восточной Азии в систему кооперационного взаимодействия со стороны лидеров мирового авиастроения, являются, таким образом, две основные причины: желание оставить за собой максимально большие сегменты емкого рынка конечных изделий авиационной техники в этих странах и стратегия на сохранение за собой технологического лидерства в глобальном масштабе. В складывающейся ситуации, на наш взгляд, логично предположить, что другие потенциально возможные участники мирового рынка авиационной техники, могут активизировать свою деятельность по сотрудничеству и кооперации для завоевания позиций в отдельных его сегментах, консолидируя для этого, свои научно-технические, финансовые и производственные возможности.

Проведенный анализ сотрудничества России с государствами Восточной и Юго-Восточной Азии позволяет говорить о том, что Россия становится одним из конкурентоспособных поставщиков авиационной техники в эти страны. Аргументами в пользу такого вывода являются: относительно невысокая, по сравнению с поставками из развитых стран, стоимость российских летательных аппаратов; надежность и удобство эксплуатации; налаживаемая сервисная база обслуживания поставляемых изделий и удачное размещение центров по подготовке специалистов; близость расположения крупных авиационных фирм в Сибири и на Дальнем Востоке к потребителям в странах данного региона и другие факторы. В последнее десятилетие развитие торгово-экономического

сотрудничества России со странами Восточной и Юго-Восточной Азии в области изделий авиационной промышленности развивалось весьма динамично. Основой существенного расширения внешнеторговых контактов РФ со странами региона является, преимущественно, увеличение поставок авиационной техники военного назначения (самолётов и вертолётов). Все рассматриваемые в работе страны Восточной и Юго-Восточной Азии (за исключением Японии), развивающие авиационную промышленность, являются, в настоящее время, эксплуатантами самолётов и вертолётов различного назначения. При этом, наиболее заметным явлением последнего десятилетия, следует признать закрепление РФ на рынке ведущих стран АСЕАН, которые на протяжении десятков лет в закупках и лицензионном производстве авиационной техники ориентировались на США и другие западные страны.

Безусловным лидером по масштабам приобретаемой российской военной авиационной техники является Китай. Ежегодные поставки военных самолётов и комплектов для их сборки из РФ в КНР в последние 5 лет превышают 1 млрд. долл. Реализуется подписанный договор о лицензионной сборке 200 истребителей СУ-30 МК из поставляемых из России комплектов. В 2005 г. ожидается подписание протокола о его продлении. В гражданской авиации КНР к началу 2004 г. выведены из эксплуатации все воздушные суда советского и российского производства. Поставки новых 20 самолётов ТУ-204, в соответствии с заключённым в 2002 году соглашением, задерживаются. Дальнейшее развитие сотрудничества с российской стороной Китай всё больше ориентирует на перенос акцентов из торгово-сервисной сферы, в сторону взаимодействия по полному циклу (от совместной разработки до послепродажного обслуживания). Именно эта интеграционная, многосторонняя кооперация при разработке, производстве и сервисном обслуживании вооружений и военной техники во всём мире сменила традиционные схемы взаимодействия (продажу готовой техники и лицензионное производство). Такому развитию сотрудничества авиационной промышленности РФ и КНР способствует ряд обстоятельств: 1) сотрудничество России и Китая развивается в условиях эмбарго стран Европейского союза и США на поставки современной авиационной техники военного назначения; 2) достаточно высокий уровень развития авиационной промышленности КНР, подталкивает Россию к передаче технологий в данной сфере; 3) существует жёсткая конкуренция и борьба в тендерах на поставки военной техники российского производства в другие страны Восточной и Юго-Восточной Азии; 4) заинтересованность России в участии в интеграционных процессах под эгидой региональной организацией АСЕАН, с участием КНР, Японии, Р.Корея, подталкивает её к поиску новых форм закрепления на рынках отдельных стран и созданию более устойчивой системы взаимодействия за счёт инициирования реализации различных проектов в области

авиастроения. В современных условиях таким проектом может явиться разрабатываемый в РФ региональный самолёт RRJ, к созданию отдельных элементов которого привлечены ведущие мировые компании разработчики и производители изделий авиационной техники. Принимая во внимание, что российская сторона планирует реализовать в 2008-2018 г.г. около 500 самолётов данной модели в странах Восточной и Юго-Восточной Азии, следует ожидать включения некоторых компаний стран региона в число субпоставщиков отдельных компонентов. Наиболее ожидаемым явлением в развитии контактов РФ со странами региона в сфере авиастроения, в ближайшие годы, следует назвать постепенный переход от торгово-экономического (включая инженерно-сервисное обеспечение) к сотрудничеству с более глубокими формами взаимодействия. В этой связи представляется возможным ожидать в перспективе создание международного азиатского консорциума с участием России по производству и эксплуатации летательных аппаратов, а также их разработке и модернизации с размещением производств на основах кооперации в различных странах исследуемого региона. Это позволит объединить усилия научных и исследовательских организаций указанных стран, обеспечить передачу и освоение высоких авиационных технологий, подготовку и обучение специалистов, концентрацию материальных и финансовых ресурсов. Инвестиционная привлекательность будет обеспечиваться участием в концерне государственных и частных финансовых организаций стран Восточной и Юго-Восточной Азии.

В заключении сформулированы основные выводы и конкретные рекомендации, вытекающие из проведенного исследования.

1. Анализируя современные тенденции развития и структурных преобразований в мировой авиационной промышленности, можно сделать вывод, что основной особенностью остаётся процесс консолидации, интенсификация и расширения. Последние 10-15 лет развития авиационной промышленности в мире прошли под воздействием существенного сокращения заказов на продукцию отрасли, что связано с окончанием холодной войны, отсутствием принципиально новых аэрокосмических программ, обострением глобальной конкуренции и наличием негативных факторов в устойчивом развитии воздушного транспорта. Это обстоятельство во многом предопределило процессы реструктуризации, конверсии и общего развития отрасли в направлении интеграции гражданского и военного сегментов, а также научной и промышленной частей аэрокосмических комплексов. Значительно укрепилась тенденция на создание и использование технологий двойного назначения. Процессы интернационализации производства в авиационной промышленности предопределяют расширение международной кооперации в сфере НИОКР и создают предпосылки для транснациональных слияний и поглощений. Ведущие

европейские производители авиационной техники выходят на уровень североамериканских по показателям консолидации, но по-прежнему отстают по абсолютным показателям деятельности, в частности коэффициенту доходности, объемам продаж на одного работающего. В перспективе трансатлантические слияния в möjligt рассматривать как одно из наиболее ожидаемых направлений в развитии мировой авиационной промышленности, которое предусматривает и, одновременное расширение, и углубление процесса консолидации компаний первого эшелона. Стимулирующим фактором в ходе реализации процессов консолидации в мировой авиационной промышленности, как в национальном, так и в региональном аспекте является стабилизация спроса у авиакомпаний на новую авиационную технику. Окончательное формирование новой структуры европейской авиационной промышленности, включая страны Восточной Европы, Украину и Россию, требует, на наш взгляд, достаточно продолжительного времени.

2. В отдельных сегментах мировой авиационной промышленности: дальние и среднемагистральные самолеты, региональная и деловая авиация, военная авиационная техника и вертолеты, сложился высококонкурентный рынок, на котором доминирует, как правило, ограниченное число продуцентов. В этих условиях страны, которые пытаются войти в мировую элиту авиастроения (например, КНР) или восстановить утраченные, во многом, позиции (Украина, Россия), предстоит предпринять значительные усилия для реализации инновационно- ориентированной модели развития отрасли и построения агрессивной, ориентированной на поддержку государства политики в закреплении своих позиций на глобальном рынке.

3. Анализ развития авиастроения в КНР, показывает, что деятельность авиационной промышленности страны основывается, преимущественно, на принципах догоняющего развития, что характерно для всей экономики страны. Активное использование на данном этапе развития отрасли всесторонней технической помощи российского авиастроения, а также опыта ведущих мировых производителей, за счет приобретения лицензий и участия в международной кооперации - характерная особенность современной авиационной промышленности Китая. Долговременное и последовательное развитие авиационного потенциала позволит Китаю войти в 2015-2020 гг. нынешнего столетия в блок стран, имеющих возможность проектировать и производить современную технику по всему спектру модельного ряда. В случае сохранения нынешних темпов развития экономики и тенденций повышения в её структуре доли высокотехнологичных отраслей промышленности, следует ожидать изменения и в стратегии КНР по отношению к развитию авиационной промышленности. Если ныне доминирует принцип достижения в отрасли технологического уровня

ведущих мировых производителей, то в обозримой перспективе, следует ожидать активизации деятельности по продвижению продукции национального авиастроения КНР на мировой рынок.

4. Во всех экономически развитых странах Восточной и Юго-Восточной Азии роль государства, в формировании стратегии развития аэрокосмической промышленности, можно признать доминирующей. Несмотря на наличие мощных частных и частно-государственных структур, имеющих диверсифицированную структуру производственной деятельности, занимающих по отдельным направлениям ведущие позиции в отдельных сферах мировой экономики, основным инициатором в реализации инновационных проектов, программ, источником финансирования НИОКР и производства в области авиастроения, являются государственные структуры.

5. Процессы концентрации и консолидации в авиапромышленности стран Восточной и Юго-Восточной Азии, в начале столетия, приобретают все более последовательный характер. Если в Японии процесс объединения, инициированный государством, затронул пока только ведущие государственные исследовательские и организационные государственные структуры, то в Р.Корея и Малайзии достаточно активно реализуется курс на повышение научно-производственного потенциала отрасли за счет объединения, слияний и поглощений отдельных авиакосмических подразделений ведущих холдингов и фирм. В Индонезии изначально был избран курс на создание крупной государственной авиастроительной структуры, которая в ближайшее время может быть реструктурирована и акционирована по отдельным направлениям аэрокосмической деятельности в целях привлечения средств частных инвесторов, включая иностранных.

6. Понимание проблем и трудностей в формировании динамично развивающейся, основанной на инновациях авиакосмической промышленности во всех ведущих восточно-азиатских странах, предопределяет выбор ими курса на масштабное интегрирование в систему мировой авиационной индустрии в качестве субподрядчиков в формирующейся глобальной производственной системе. Такой алгоритм действий ведущих авиакосмических компаний региона не противоречит, на наш взгляд, стратегии догоняющего развития. Данная стратегия стран Восточной Азии может привести к существенным трансформациям отдельных секторов уже сложившегося мирового рынка авиационной техники в обозримой перспективе в пользу производителей из данного региона.

7. Процесс транснационализации мирового авиастроения позволяет лидерам индустрии Airbus Boeing, Bombardier, Embraer включать в кооперационное производство и проектирование отдельных

технически сложных компонентов компании стран из Восточной и Юго-Восточной Азии. Как правило, эти фирмы представляют страны, имеющие потенциально ёмкий рынок гражданской авиатехники и достаточно высокий уровень технологического развития, в том числе авиастроительных производств. К таким странам можно отнести КНР, Японию, Р. Корея, Сингапур и ряд других государств. По сути, в мировом авиастроении наблюдается два противоположных процесса. Одни страны, принимая участие в кооперационном производстве с ведущими продуцентами самолетов, пытаются придать дополнительный импульс реализации национальных проектов в данной сфере, а другие, делегировав полномочия по сборке и разработке перспективных моделей зарубежным компаниям, могут потерять возможность в будущем самостоятельно производить конечные изделия авиационной техники.

8. До начала нынешнего столетия процесс создания транснациональных компаний в мировом гражданском и военнотранспортном самолетостроении не носил столь устойчивого характера, как в настоящее время. Современная стратегия Boeing состоит в том, чтобы, сохраняя проект общей разработки и конечного производства, передать большую часть работ субподрядчикам. Европейский Союз также заботится о сокращении издержек и упрочении своих технологических преимуществ и всемерно поддерживает сохранение и развитие высших наукоемких звеньев вертикальной интеграции на своей территории, допуская перенос низших сырьевых и полуфабрикатных, в менее развитые страны. Применительно к авиастроению имеется в виду концентрация наукоемких производств с высокой добавленной стоимостью (реактивные двигатели, авионика, композитные материалы, материальная база НИОКР) в странах-участницах европейского авиакосмического концерна и перемещение ресурсоемких производств с низкой добавленной стоимости (шасси, фюзеляж, топливные баки и т.д.) в другие страны (в первую очередь, в страны Восточной и Юго-Восточной Азии).

9. Сотрудничество России со странами Восточной и Юго-Восточной Азии в последние 10-15 лет приобрело весьма устойчивый характер и позволило сохранить ей глобальную конкурентоспособность авиационной промышленности в области изделий военного назначения и вертолетостроения.

Расширение торгово-экономического сотрудничества в области авиастроения с экономическими лидерами ЮВА- Индонезией, Малайзией, Сингапуром и другими странами региона, во многом связано с изменениями в их внешней политике, обусловленных осознанием новых геополитических реалий в мире, желанием проводить более независимую, согласованную политику в регионе и диверсифицировать закупки авиационной техники между ведущими продуцентами, одним из которых, в области военной авиации,



является Россия. В свою очередь, РФ, в условиях отсутствия внутренних закупок военной авиатехники для вооружённых сил и уменьшения возможного потенциала продаж в других регионах планеты, сумела в острой конкуренции с другими производителями, достичь существенных позитивных результатов в странах ЮВА. Предыдущий опыт сотрудничества с западными производителями стран ЮВА, включал, в большинстве случаев, реализацию офсетных программ, создание совместных предприятий по ремонту, техническому обслуживанию и производству отдельных видов запчастей, комплектующих и даже передачу технической документации на производство стране, приобретающей авиационную технику. В случае с Россией, достигнутые договорённости о поставках пока ограничены послепродажным обслуживанием и созданием совместных коммерческих структур по осуществлению ремонтных и сервисных работ. Дальнейшее продвижение российской авиационной техники (военной и гражданской) на рынки стран-лидеров ЮВА будет сопряжено для российских производителей с условиями более широкого использования потенциала национальных компаний, задействованных в области авиационной. Кроме того, следует ожидать и предложений о совместной модернизации поставляемой техники на предприятиях страны-покупателя.

10. Масштабное сотрудничество в области военного авиастроения РФ и КНР со второй половины 90-х годов включает в себя как прямые поставки российских самолётов, так и практическую помощь в организации их производства по лицензии. Анализ возможных перспектив чисто торгово-экономического сотрудничества в продаже российских самолётов и их последующего сервисного обслуживания показывает, что данная форма сотрудничества в двухсторонних отношениях в ближайшие годы будет применяться существенно реже. Это связано, в первую очередь, с ростом научно-технического и производственного потенциала китайской авиационной промышленности и желанием углубить сотрудничество с РФ в создании истребителя нового поколения. Возможные решения по данной проблеме находятся, несомненно, более в политической, чем в экономической плоскости отношений России и Китая. Перспективы расширения поставок изделий российского авиастроения в Р. Корея и углубления сотрудничества в авиационной промышленности, также зависят от уровня принимаемых политических решений и возможностей сторон инициировать перспективные проекты по созданию изделий авиационной техники (в самолётостроении и вертолётостроении), ориентированных на мировой рынок.

Таким образом, следует признать, что потенциал для развития сотрудничества предприятий российской авиационной промышленности с компаниями стран Восточной и Юго-Восточной Азии достаточно

высок. Вместе с тем, России, как стране обладающей, несомненно, более высоким научно-техническим и технологическим потенциалом в области авиастроения, следует учитывать, что возможность существенного расширения сбыта готовых изделий авиационной техники, произведённых на её сборочных предприятиях, или в третьих странах, но при участии компаний и фирм РФ, в ближайшей перспективе будут возможны только при условии вовлечения в производственную кооперацию соответствующих структур из стран региона, что неоднократно подтверждено опытом ведущих мировых производителей.

\*\*\*\*\*

По теме диссертационного исследования опубликованы следующие работы:

1. Основные тенденции в развитии высокотехнологичных отраслей мировой промышленности в условиях глобализирующейся экономики. Сборник статей «Проблемы преобразования и регулирования региональных социально-экономических систем» (выпуск 28), С. Петербург, 2005, объём 1,1 п.л.

2. Консолидация и конкуренция- важнейшие факторы современного развития мировой авиационной промышленности. Сборник статей «Проблемы преобразования и регулирования региональных социально-экономических систем» (выпуск 28), С. Петербург, 2005, объём 2 п.л.



Подписано в печать 03.03.05  
Тираж 100 экз. Заказ № 580

Отпечатано в ООО «Альянс Документ Центр»  
Москва, Нахимовский пр-т, 32  
Тел. 332-48-42, 332-48-43

22 АПР 2005



1311