

**Организационно-экономические основы обеспечения конкурентоспособности
продукции авиастроительных предприятий**

Научный руководитель – Немчинов Олег Александрович

Сысоева Екатерина Валерьевна

Студент (бакалавр)

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П.

Королева, Институт авиационной техники, Самара, Россия

E-mail: snerk1996@mail.ru

Авиационная промышленность - это одна из наиболее технологически развитых отраслей машиностроения, переживающая на сегодняшний момент один из переломных периодов своего развития. В современных условиях рыночной экономики российский авиапром столкнулся с конкуренцией с иностранными производителями, как на внутреннем, так и на внешнем рынке. При этом остро встала проблема низкой конкурентоспособности российских летательных аппаратов гражданского назначения.

Возможный инструмент решения этой проблемы - использование международной производственной кооперации. Суть международного производственного кооперирования состоит в том, что самостоятельные производители из разных стран на договорной основе осуществляют совместную деятельность с целью создания отдельных видов продукции, имеющих строго адресное назначение и являющихся компонентами конечной продукции.

Одной из причин развития международного производственного кооперирования служит усложнение производимой машиностроительной продукции, что практически исключает возможность массового, крупносерийного и, зачастую, даже серийного выпуска всех компонентов машин. Но основным преимуществом использования коопераций является стремление корпораций максимально возможно снизить затраты на производство и реализацию каждой единицы выпускаемой продукции, добившись тем самым ее конкурентоспособности, что и является в современных условиях ключевой задачей для российской авиационной промышленности.

Актуальность возникновения коопераций, а также их особенности будут рассмотрены на примере компании ЗАО «Гражданские самолеты Сухого».

В 2000 г. в составе ОАО «Сухой» было создано ЗАО «Гражданские самолеты Сухого». Оно занялось разработкой ближнемагистрального воздушного судна на замену морально и физически устаревшим Ту-134 и Як-42, что и привело к созданию регионального самолета Superjet-100 (SSJ-100). Это должен был быть современный высокотехнологичный и конкурентоспособный самолет, включающий все последние достижения инженерной мысли, надежный и относительно недорогой в эксплуатации, который способен реализовываться не только на внутреннем, но и на внешнем рынке [2].

Компоненты для Superjet-100 поставляют ряд мировых лидеров отрасли: Thales (Франция), Liebherr (Германия), Messier-Dowty (Франция) и Honeywell (США).

Кроме того, в проекте Superjet участвуют три крупных международных партнера. Компания Boeing, соглашение с которой было подписано в 2002 году, предоставляет консультации по маркетингу, производству, сертификации и контролю качества. Французская Snecma, один из ведущих производителей авиадвигателей, в сотрудничестве с российским НПО «Сатурн» разработала и выпускает двигатель SaM146, который устанавливается на Superjet. Snecma разделяет риски с ГСС и потому имеет долю в прибыли от продажи самолетов Superjet. В 2006 году ГСС подписали соглашение о стратегическом партнерстве с Alenia Aeronautica, филиалом итальянской Finmeccanica. Одна из важнейших за-

дач сотрудничества с ним - привлечение финансирования из различных государственных источников [1].

Таким образом, Superjet-100 имеет ряд конкурентных преимуществ, в особенности перед аналогичными отечественными моделями прошлого поколения. Во-первых, высокий уровень унификации компонентов позволяет снизить затраты на обслуживание самолетного парка. Во-вторых, при проектировании учтены все требования Федерального управления авиации США и Европейского агентства по авиационной безопасности, что расширяет спектр иностранных эксплуатантов. Также учтены и пожелания потенциальных заказчиков (Аэрофлота, S7, Трансаэро, KLM, Air France, SAS, Iberia и пр.). Помимо этого, SSJ-100 могут принимать аэропорты всех классов [1].

Проведенный анализ международной производственной кооперации в российской авиационно-строительной промышленности показал, что ЗАО «ГСС» - интегратор, компания, отвечающая за весь самолет в целом перед авиакомпаниями. Сумев сохранить статус разработчика высокотехнологичной сложной техники, она объединила лучшие решения современного авиастроения и создала конкурентоспособный продукт с высокой долей добавленной стоимости.

Источники и литература

- 1) Диалог Тройка – Аналитическое управление. Гражданские самолеты Сухого. [Электронный ресурс] URL: http://data.cbonds.info/comments/23179/Sukhoi_031307_ru.pdf
- 2) П.А. Дроговоз, В.А. Хрущева // Инженерный журнал: наука и инновации, 2014, № 4. URL: <http://engjournal.ru/catalog/indust/hidden/1224.html>