

УДК 338

М.В. Богданова

М.К. Приходченко

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В статье проводится анализ состояния и развития авиационной промышленности Российской Федерации, являющейся одной из самых наукоемких отраслей, сохраняющей высокий научно-технический и производственный потенциал. Авторы приводят структуру авиационной промышленности и состав воздушных судов России. В качестве основного пути решения задач, стоящих перед авиационной промышленностью Российской Федерации, рассмотрена государственная поддержка отрасли. В статье проанализированы инвестиции на развитие авиационной промышленности РФ в рамках федеральных целевых программ.

Ключевые слова: авиация, состав, стратегия, система, кадры, финансирование, поддержка, интеграция.

Marina Bogdanova

Mikhail Prihodchenko

THE ANALYSIS OF STATE AND DEVELOPMENT OF AVIATION INDUSTRY OF RUSSIAN FEDERATION

Annotation. The article analyzes the state and development of the aviation industry of the Russian Federation, which is one of the most high-tech industries, maintains a high scientific, technical and industrial potential. The authors present the structure of the aviation industry and the composition of the Russian Aircraft. The main ways to address the challenges facing the aviation industry of the Russian Federation, discussed state support for the industry. The article analyzes the investment in the development of the Russian aviation industry within the framework of the federal target programs.

Keywords: aviation, structure, strategy, system, human resources, financing, integration.

Одной из ключевых отраслей российского промышленного производства является авиационная промышленность. Российская Федерация исторически является страной, которая осуществляет производство широкой гаммы летательных аппаратов как мирного, двойного, так и военного назначения. В настоящее время авиационная промышленность России является высокотехнологичным производством. Предприятия, задействованные в сфере авиационного производства, оснащены современным оборудованием и высокообразованными рабочими и инженерно-техническими кадрами, выпускающими продукцию мирового уровня, востребованную во многих странах мира.

Авиационная промышленность является наиболее развитой отраслью российской промышленности. Для отрасли характерна очень высокая наукоемкость и потребность в значительных капиталовложениях. Собственная авиационная промышленность – важнейшая характеристика технологического потенциала национальной экономики страны. Отрасль имеет огромное значение для развития государства – общеэкономическое, оборонное и научное. Эта промышленность дает возможность осваивать и запускать в производство новую военную, гражданскую и продукцию двойного назначения. Авиационный комплекс зародился как единая целая система и сохранил эту системность, даже в годы сильных экономических преобразований в России в начале 90-ых гг.

Авиационная промышленность России на современном этапе является одной из отраслей, создающей высокотехнологичную продукцию на мировом уровне и по мировым стандартам. Одной из стратегических целей развития страны является построение в России инновационной экономики. Это заключается в стратегическом планировании, во внедрении механизмов государственно-частного

партнерства (ГЧП), в создании инструментов защиты национальных интересов на внешних рынках от зарубежных угроз, и в увеличении прямых государственных инвестиций в экономику, в частности, в авиационную промышленность. Авиационная промышленность включает в себя большое количество организаций: крупные научно-исследовательские институты (разработка идеи – 40 %; конструкторские бюро и конструкторские организации (оформление документации) – 35 %; производственные предприятия – 25 % [2].

Одна из наиболее существенных проблем авиапрома России – большой возраст эксплуатируемых воздушных судов. Отечественный авиапром не в полной мере может обеспечить производство достаточного количества новой качественной авиационной техники. По состоянию на 2015 г., в государственном реестре находится 5899 воздушных судов, но в летной готовности только 1120 судов.

Таблица 1

Авиационный парк гражданской авиации на 2015 г. [2]

	Магистральные	Региональные	Грузовые	Служебные
Отечественные	153	196	121	-
Иностранные	503	98	16	33
Итого	656	294	137	33

Отечественный авиационный парк сильно устарел. Это негативно сказывается на конкурентоспособности российских авиакомпаний на международном рынке авиаперевозок и грозит потерей доли рынка в пассажироперевозках. Российским авиакомпаниям необходимо решать задачу обновления своего летного парка, но сделать это за счет отечественного производства пока не представляется возможным по объективным причинам: нехватка производственных мощностей, отсутствие средне-размерных летательных средств, отсутствие надлежащего качества сборки и последующего сервисного обслуживания.

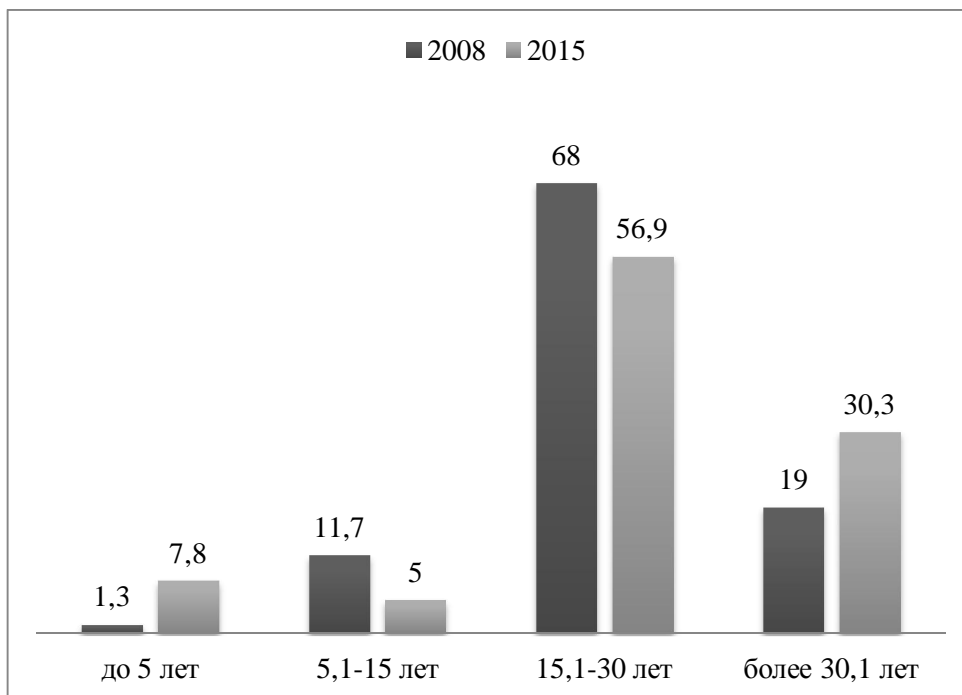


Рис. 1. Состав воздушных судов в России в 2008 и 2015 гг., % [2]

Для решения задач, стоящих перед авиационной промышленностью государством было принято решение о поддержании отрасли с помощью различных инструментов. Государственная поддержка – это особый вид деятельности государства по поддержанию определенного уровня состояния субъекта, отрасли или предприятия/организации [1]. Государственную поддержку можно разделить на следующие типы: государственное финансирование, льготы (налоговые, таможенные и валютные), предоставление в пользование государственного имущества на особых условиях, кадровая поддержка.

Возможные перспективы государственной поддержки. 1. Разработка механизма экономического стимулирования развития промышленности через налоговую систему Российской Федерации (оказание финансовой поддержки предприятиям, стимулирование обновления выпускаемой продукции, развитие материальной базы предприятий, разработка и внедрение в производство новых технологий производства и обработки, освобождение от налога на имущество части имущества предприятий, которая используется для производства реализуемой продукции). 2. Контроль целевого использования амортизационного фонда предприятия отрасли. Устанавливается контроль Федеральной налоговой службой за использованием амортизационного фонда предприятий по назначению. 3. Стимулирование собственных инвестиций предприятий отрасли. Предприятия разрабатывают инвестиционные программы, контролирующее использование кредитных средств. Освобождается от налогов прибыль, которая направляется на развитие производства, модернизацию оборудования и научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. 4. Изменение условий предоставления долгосрочного/среднесрочного инвестиционного кредита для предприятий промышленности. Развитие прямых государственных инвестиций в перспективные наукоемкие, социально-значимые и экспортные производства, формирующие будущую структуру промышленности. Финансирование из государственного бюджета особо важных и приоритетных направления развития.

Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности, утвержденные Президентом Российской Федерации, в качестве государственных интересов предусматривают: сохранение за Российской Федерацией статуса мировой авиационной державы, обновление парка воздушных судов гражданской авиации для обеспечения транспортной доступности всей территории страны, поддержание научно-исследовательского, технического, производственно-технологического и кадрового потенциалов на уровне, обеспечивающем эффективную авиационную деятельность в Российской Федерации, наращивание боевого потенциала военной авиации в соответствии с требованиями обеспечения обороноспособности страны, поддержание качества отечественной авиационной техники на уровне, обеспечивающем ее конкурентоспособность на мировом рынке, развитие международного сотрудничества и расширение присутствия отечественных авиационных организаций на рынках авиационной техники и авиационных услуг [6].

15 апреля 2014 г. было принято постановление Правительства Российской Федерации № 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» [3]. Федеральная целевая программа (ФЦП) направлена на решение проблемы конкурентоспособности гражданского сектора авиационной промышленности на внутреннем и внешнем рынках гражданской авиационной техники. Целью программы является принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского сектора авиационной промышленности России, заключающееся в создании на его базе нового мирового центра авиационного строительства и завоевании к 2025 г. не менее 5 % мирового рынка продаж гражданской авиационной техники. Следует отметить, что программа предусматривает увеличение производства известных на весь мир отечественных авиационных двигателей и развертывание крупного производства инновационного российского ближнемагистрального пассажирского самолета, разработанного компанией «Гражданские самолеты Сухого» SSJ-100. Данные меры помогут российской авиационной отрасли отвое-

вать часть рынка сбыта в мире у «CFM International», «Allison Engine Company» (авиационные двигатели) и «Boeing», «Airbus» (в области производства гражданских самолетов).

Финансирование развития авиационной промышленности в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 гг. и на период до 2015 г.» осуществлялось за счет двух источников: инвестиций из Федерального бюджета и средств внебюджетных источников (собственные средства предприятий и организаций, кредиты). ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» не предусматривает внебюджетное финансирование [3]. В таблице 2 представлены инвестиции на развитие авиационной промышленности РФ.

Таблица 2

Инвестиции на развитие авиационной промышленности РФ в рамках ФЦП [3; 4; 5]

	ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 гг. и на период до 2015 г.»	ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.»
Инвестиции из Федерального бюджета, млн руб.	271 369,3	714 175,4
Инвестиции из внебюджетных фондов	122 445,7	0
Итого:	383 815,0	714 175,4

Для достижения цели укрепления позиций Российской Федерации на мировом рынке авиационной техники предусматривается решение следующих приоритетных задач: создание организаций мирового уровня в ключевых сегментах авиастроения, создание научно-технического задела, обеспечивающего мировое лидерство в авиационных технологиях, совершенствование нормативной правовой базы авиационной промышленности, укрепление кадрового потенциала, продвижение отечественной авиационной техники на внутреннем и внешних рынках, локализация производства продукции иностранных компаний и импортозамещение, а также получение доступа к передовым зарубежным технологиям. Решение этих задач обеспечивается выполнением мероприятий, отвечающих следующим принципам реализации ФЦП:

- последовательность и поэтапность развития отрасли;
- концентрация ресурсов;
- дифференцированный подход к финальным интеграторам и производителям авиационных компонентов, развитие малого и среднего бизнеса, инновационных территориальных кластеров и снижение уровня монополизации поставщиков при сохранении преимущественного права российских комплектаторов;
- управление жизненным циклом производимых изделий и развитие сети послепродажного обслуживания;
- интеграция в мировой рынок и участие в международной кооперации;
- формирование семейств производимой продукции;
- диверсификация на смежные неавиационные рынки.

Результатом реализации ФЦП станет достижение следующих целевых значений показателей (индикаторов) к 2025 г.:

- увеличение общей выручки авиационной промышленности до 1775 млрд руб. в 3,5 раза (в 2011 г. – 504 млрд руб.);
- достижение 3,6 % и 11,9 % долей мирового рынка в денежном выражении в гражданском и военном сегменте авиастроения, соответственно (в 2011 г. – 1,1 % и 11,5 %);

- достижение производительности труда промышленных организаций авиастроения в размере около 14500 тыс. руб. на человека в год (в 2011 г. – 1542 тыс. руб. в год);
- увеличение в 3,5 раза объемов добавленной стоимости отрасли авиастроения, до 674,7 млрд руб. в 2025 г. (в 2011 г. – 191,6 млрд руб.);
- наращивание производства самолетов в три раза (2011 г. – 102 шт., 2025 г. – 298 шт. ежегодно) и вертолетов в два раза (2011 г. – 262 шт., 2025 г. – 465 шт. ежегодно), за счет увеличения производственных мощностей и модернизации существующего оборудования [3].

Государственная поддержка авиационной промышленности Российской Федерации позволит преодолеть отставание в области авиастроения и повысить качество отечественных воздушных судов и авиационных двигателей для конкурирования с мировыми гигантами в этой сфере.

Библиографический список

1. Богданова, М. В. Экономические и организационно-правовые механизмы управления результатами интеллектуальной деятельности оборонных предприятий : монография / М. В. Богданова. – М. : ГУУ, 2008. – 244 с.
2. Объединенная Авиастроительная Корпорация [Электронный ресурс] // Официальный сайт ПАО. – Режим доступа : <http://www.uacrussia.ru/ru/> (дата обращения : 02.02.2017).
3. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 303. – Режим доступа : Справочная правовая система «КонсультантПлюс» (дата обращения : 02.02.2017).
4. О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 15 ноября 2014 г. № 1213. – Режим доступа : Справочная правовая система «Гарант» (дата обращения : 02.02.2017).
5. О федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года» [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 15 октября 2001 г. № 728. – Режим доступа : Справочная правовая система «Гарант» (дата обращения : 02.02.2017).
6. Стратегия развития авиационной промышленности на 2013–2025 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.minpromtorg.gov.ru (дата обращения : 02.02.2017).