

РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ: ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ В КОНТЕКСТЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Работа представлена кафедрой мировой экономики СПбГУ.

Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор Н. П. Кузнецова

В статье рассматривается комплекс мер политического, экономического и нормативно-правового характера, направленных на сохранение потенциала и последующую модернизацию авиапромышленного комплекса России.

Ключевые слова: *авиационная промышленность, авиация, меры государственной поддержки, высокие технологии, инновационная политика.*

E. Marchenko

POTENTIAL OF RUSSIA'S AIR INDUSTRY DEVELOPMENT WITHIN THE STATE ECO-NOMIC POLICY

The article gives consideration to the variety of political, economical and regulatory measures aimed at the maintenance of the Russian air industry's potential and its further modernisation.

Key words: *aviation, air industry, measures of state support, high technologies, innovative policy.*

Одним из наиболее значимых показателей эффективности национальной экономической системы является то, насколько успешным и прогнозируемым можно считать состояние дел в ее высокотехнологичных секторах, к одному из которых относится авиационная промышленность и транспорт. Функционирование и реализация потенциала развития транспортной отрасли в целом сегодня невозможны без опоры на масштабные наукоемкие, инновационные проекты, генерируемые как со стороны государства, так и сферой бизнеса. Объединяя в себе различные транспортные подсистемы, транспортная отрасль сегодня в целом представляет интерес для экономического анализа с точки зрения особенностей динамики ее геологистики. В этой связи авиапромышленный комплекс как наукоемкая и стратегическая отрасль национальной экономики может и должна рассматриваться в качестве полноценного, долгосрочного индикатора эффективности реализации выбранной страной модели экономического развития. В настоящее время доля наукоемкой продукции в общемировом производстве составляет 0,3% [5]. В то же время при благоприятном развитии ситуации, т. е. верном определении «точек развития», инвестировании в сферу НИР и ОКР и наукоемкого производства при сохранении общей тенденции экономического роста, уже в обозримом будущем (по прогнозам специалистов*, уже к 2015 г.) Россия может обоснованно претендовать на 20–30% [5] мирового рынка наукоемкой продукции (при активной политике государства и частных компаний). В настоящей статье будет рассмотрено и проанализировано современное состояние авиапромышленной отрасли России в контексте комплекса мер политико-экономического характера (структурированных в четыре группы), направленных на развитие авиапрома, и представлен возможный прогноз такого развития.

Современное состояние авиапромышленной отрасли России. В настоящей статье, ориентированной на выявление наиболее актуальных тенденций развития авиапро-

мышленного комплекса, приводятся данные и экспертные суждения, датированные 2008 г., поскольку именно в этом году, по мнению многих экспертов, начался коренной перелом в авиапромышленной отрасли России. Кризис в данной отрасли продолжался в России с 1991 г. и был выражен главным образом в приостановке финансирования отрасли государством. Настоящий период характеризуется все еще недостаточной подготовленностью законодательной базы и ограниченностью технологических средств.

В то же время сегодня в различной стадии осуществления находится целый комплекс мер политического, экономического, нормативно-правового характера, направленных на сохранение потенциала и последующую модернизацию авиапромышленного комплекса России. В целом эти меры имеет смысл разделить на следующие группы:

I. Меры институционального характера, отражающие государственную стратегию в сфере авиапрома:

1. Федеральные целевые программы, направленные на развитие отрасли.

2. Создание крупнейшей в стране постоянно действующей выставки – Транспортно-выставочного комплекса «ТВК-Россия», создаваемого по Указу Президента РФ № 217 от 20.02.08 г.

3. Решение проблем безопасности полетов в рамках Госпрограммы по обеспечению безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, утвержденной Правительством РФ 06.05.2008 г.

II. Меры научно-технического и инженерно-технологического характера:

1. Модернизация эксплуатируемых и сертификация новых летательных аппаратов и разработок в этой области (в том числе начало выпуска в 2007 г. серийных самолетов малой авиации на базе Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) в г. Воронеж).

2. Развитие высокотехнологичных производств в сфере авиапрома, реализация «прорывных», конкурентоспособных проектов средне- и долгосрочной направленности.

III. Меры финансового, инвестиционного характера:

1. Привлечение государственного и частного финансирования (проекты создания венчурных инвестиционных фондов).

2. Концентрация капитала и объединение всех российских производителей и разработчиков легких самолетов.

IV. Меры в области международного сотрудничества:

1. Развитие сотрудничества России с другими странами мира (в том числе с Европейским союзом) по вопросам гармонизации и углублению интеграционных процессов для решения общих проблем по обеспечению безопасности воздушного пространства, созданию чистых технологий, защите окружающей среды, противодействию глобальному потеплению, экономии энергоресурсов и т. п.

2. Оптимизация потоков экспорта и импорта авиационной техники и комплектующих как политического и экономического ресурса в решении стратегических задач инновационного развития российского авиапрома.

Будучи ориентированными на различные аспекты функционирования авиационно-промышленного комплекса, эти меры предполагают реализацию системного подхода к модернизации отрасли, а не корректировку отдельных направлений, что свидетельствует о наличии государственной стратегии в данном вопросе.

Анализ современного состояния авиапрома в России. Раскроем вышеперечисленные меры сохранения и развития российского авиапрома в логике стратегического экономического анализа.

Признавая приоритетность государственной задачи по производству современных и конкурентоспособных на внутреннем и внешнем рынках воздушных судов отечественного производства, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации считает необходимым повышение конкурентоспособности российских авиакомпаний, увеличение их капитализации для финансирования приобретения авиационной техники отечественного производства, а также активное участие гражданской авиации в решении

задачи по переходу отечественной экономики к инновационному сценарию экономического роста [3, с. 25].

Среди федеральных целевых программ по развитию отрасли необходимо выделить:

- программу модернизации транспортной системы РФ (до 2015 г.);

- программу развития гражданской авиационной техники (до 2015 г.);

- программу развития единой системы управления воздушным движением.

Каждая из программ предполагает финансирование конкретных мероприятий, обеспечивающих процесс развития авиапрома.

По группе мероприятий «Текущие проекты» общий объем финансирования в период 2006–2015 гг. уменьшается на 541,1 млн руб. и составляет 78 млрд 525,9 млн руб. [8]. На поддержание конкурентоспособности, надежности и улучшения эксплуатационных характеристик специализированной авиационной техники, в том числе серийно выпускаемых самолетов нового поколения (в первую очередь Ту-204 СМ), предусматривается 14 млрд 582,4 млн руб. По группе мероприятий «Перспективная авиационная техника» общий объем финансирования в период 2006–2015 гг. не изменяется и составляет 188 млрд 742 млн руб. В том числе предусматривается на создание нового семейства ближне- и средне-магистральных самолетов 169 млрд 940,6 млн руб., на создание перспективного двигателя – 3 млрд 883,6 млн руб., на НИР в интересах реализации перспективных проектов – 14 млрд 917,8 млн руб. [8].

По группе мероприятий «Поддержка международного кооперационного сотрудничества» общий объем финансирования составляет 16 млрд 525 млн руб. [8]. Его использование предусматривается в основном на развитие технологий изготовления агрегатов для продажи зарубежным авиапроизводителям, а также реализации совместных проектов с авиапроизводителями СНГ.

По группе мероприятий «Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий» общий объем финансиру-

ния увеличивается на 304,1 млн руб. и составит 55 млрд 863,9 млн руб. [8].

Предлагаемые изменения в действующую редакцию ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 гг. и на период до 2015 г.» направлены на увеличение объемов продаж российской гражданской авиационной техники в период до 2015 г. и создание предпосылок для дальнейшего роста производства в условиях конкуренции с мировыми авиапроизводителями.

В целом по сравнению с состоянием сферы авиаперевозок в советское время произошло значительное сокращение грузо- и пассажиропотоков, что связано как с объективными (уменьшение площади страны, рост цен, особенно на топливные ресурсы, снижение покупательной способности населения и, как следствие, его мобильности, особенно на значительные расстояния), так и субъективными, т. е. имеющими отношение непосредственно к авиационному производству и эксплуатации. К последним следует отнести сокращение числа пригодных к эксплуатации аэропортов (в том числе в связи с изменением требований к качеству ВПП, предъявляемыми владельцами воздушных судов среднего и крупного пассажирского и грузового классов), а также отсутствие необходимой инфраструктуры для поддержания и увеличения объема авиаперевозок. Таким образом, общий уровень «авиатранспортной активности» упал примерно в 10 раз.

Однако наряду с констатацией значительного падения интенсивности экономических процессов в рассматриваемой отрасли следует отметить, что эта тенденция не стала необратимой. Изучение процессов, актуальных для авиационной промышленности России в течение последних лет, позволяет сделать однозначный вывод о том, что в авиапроме имеет место «огосударствление частного бизнеса», причем не за счет «подавления» его инициативы, а именно за счет добровольного объединения более мелких частных производителей, не имеющих напрямую выхода на бюджетную поддержку, под маркой более

крупных государственных компаний, имеющих традиционную связь со значительными политико-экономическими ресурсами. Кроме того, в среде производителей авиационной техники и технологий устойчивым является понимание того, что конкурентоспособность самой отрасли по отношению к иностранным компаниям возможна лишь при обеспечении полного цикла производства, который на данном этапе экономического развития можно обеспечить лишь с привлечением государственных ресурсов.

Приведенный выше анализ позволяет перейти к прогностической части статьи и определить наиболее вероятные и успешные «точки развития» российского авиапрома в ближайшие годы.

Прогноз развития ситуации. С учетом приведенных выше тенденций реализации государственной политики в области авиапрома можно вполне обоснованно предположить оптимистичный сценарий среднесрочного развития авиационной отрасли (10–15 лет), который может быть реализован за счет крупных бюджетных вложений, с одной стороны, и снятия бремени неактуальных сегодня ограничений в направлениях развития (т. е. «гибкая политика госзаказа» и опережающее финансирование конструкторских разработок) – с другой. Результатом этого сценария станет то, что Россия станет одним из крупных, успешных производителей авиационной техники во всем спектре воздушных судов (во всех классах ВС), а не превратится в «сырьевой склад» или в лучшем случае «сборочное производство» зарубежных летательных аппаратов. Внутри отрасли такой тенденции извне может быть противопоставлена концентрация капитала и объединение всех российских производителей и разработчиков самолетов. Анализ рынка авиаперевозок позволяет выявить прямую связь между данным сегментом транспортных услуг и общим состоянием авиационной промышленности России на современном этапе развития экономической ситуации. В качестве примера можно привести государственную корпорацию по содействию разработке, про-

изводству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии», которая объединила активы 426 отечественных предприятий (80% из которых оборонные) (указ Президента РФ Дмитрия Медведева от 14 июля 2008 г.), включая такую крупную и самостоятельную еще недавно, как «Рособоронэкспорт». В перспективе под брендом «Ростехнологии» ожидается объединение еще пять авиакомпаний [4]. Подобно этому, произошло укрупнение производителей ракетной техники в концерн «Алмаз-Антей», вертолетостроительные производства объединились в ФГУП «Оборонпром», а самолетостроительные – в ОАО «Объединенная Авиастроительная Корпорация (ОАК)».

Модернизация уже существующих моделей летательных аппаратов и сертификация новых объектов и разработок в этой области (в том числе начало выпуска первых серийных самолетов малой авиации в г. Воронеж как наиболее эффективный с точки зрения получения ближайших результатов проект), безусловно, представляет собой сложную ресурсоемкую стратегическую задачу. Несмотря на неутешительные среднесрочные перспективы развития российского авиапрома в целом, в нем существует сегмент, который следует рассматривать как «зону развития» отрасли, прежде всего в силу его специфики по типу и целевому назначению продукции. Речь в данном случае идет о так называемой малой авиации, т. е. о воздушных транспортных средствах, предназначенных для пассажироперевозок (в основном) на малые и средние расстояния (до 1500 км с «потолком» полета до 5000 м), с ограниченными возможностями коммерческого использования в регулярных транспортных потоках. С точки зрения потенциала развития данного сегмента авиапрома следует учитывать ряд явных конкурентных преимуществ малой авиации на этапе построения новой стратегии развития отрасли в целом, а именно:

- малая размерность воздушных судов;
- низкое потребление топлива;

- простота эксплуатации;
- высокотехнологичные летные характеристики;
- более эффективная и дешевая логистика производственного и эксплуатационного сопровождения (ремонт и обслуживание).

Потенциал развития малой авиации в России огромен. Сегодня производство единиц малой авиации устойчиво растет и становится высокотехнологичным, мобильным сектором «большого авиапрома». Анализируя такие показатели функционирования этого сектора, как скорость цикла вывода новой продукции на рынок; мобильность процессов технологической модернизации производства и обслуживания; вариативность ценовых предложений и ряд других, можно сделать вывод о том, что «малый авиапром» во многом представляет собой «зону развития» отрасли и в плане маркетинговой политики, которая является системообразующей при организации устойчивого экспорта в будущем. Можно предположить, что к моменту освоения серийного производства самолетов малой авиации в России наиболее перспективными рынками экспорта станут страны Латинской Америки, Африки и Китай. То, что именно эти страны традиционно являлись активными покупателями советской (и российской) военной (в том числе авиационной) техники, следует рассматривать как фактор, благоприятствующий развитию экспорта, поскольку, как уже отмечалось выше, само авиационное производство представляет собой вполне единый комплекс военных, гражданских и смешанных по своему целевому назначению производств.

Как показывает практика эксплуатации гражданских самолетов в России и за рубежом, актуальной проблемой является организация специальной подготовки летного состава по отработке навыков пилотирования в особых случаях полета. Все виды подготовки летного состава государственной и гражданской авиаций, в соответствии с нормативными документами, в настоящее время осуществляются в соответствующих ведомственных структурах.

Однако в связи с тем что в этих структурах в настоящее время не имеется необходимой методической, учебно-тренажерной базы, а также достаточного количества квалифицированных преподавателей и инструкторов, необходимо создать специальный учебно-тренировочный центр по подготовке инструкторского состава пилотов гражданской авиации и авиации силовых министерств и ведомств: МЧС, ФСБ, МВД, ГТК, МО.

Говоря о возможной «иностранный экспансии» в области авиапрома, следует отметить, что «водораздел» на этом рынке проходит по линии: США, страны ЕС, Бразилия (в определенном классе воздушных судов) с одной стороны, и Россия, Индия, Китай – с другой. Нельзя игнорировать и прогноз аналитиков [5] о том, что через 5 лет при благоприятной для иностранных производителей конъюнктуре и в случае ослабления тенденции «огосударствления и укрупнения» субъектов авиапрома, о чем шла речь выше, доля импортных воздушных судов в России может составлять не 50, как в настоящее время, а 90%.

В отличие от целого ряда других рыночных позиций, где такое положение дел могло бы с полным основанием трактоваться как показатель «подавления» национального вектора развития экономики извне, в данном случае речь может идти скорее о закономерном замещении «дефицитных лакун» авиапрома импортом, без которого не только развитие, но и функционирование его пассажирских и транспортных ветвей было бы невозможно. Вкупе с размещением на территории страны сборочных цехов мировых авиапроизводителей (офсетные поставки) это говорит о том, что Россия является привлекательным потребительским сегментом продукции авиапрома сама по себе, но в борьбе за потенциал национального рынка пока безоговорочно побеждают иностранные игроки.

Анализируя тенденции сотрудничества России и стран Евросоюза в сфере авиационного транспорта и промышленности, необходимо сказать, что это взаимодействие обеспечи-

вается в логике 6 и 7 рамочных программ, а также Меморандума о взаимопонимании, подписанного между Центром российского бизнеса в Европе и Бельгийской аэрокосмической/ фламандской группой «ФЛАГ» в июне 2007 г. на Международном авиационном салоне Бурже.

Заключение и выводы. Объективная «включенность» российской экономики в развивающиеся процессы мирового хозяйства заставляет с особым вниманием учитывать возможные и необходимые конкурентные преимущества национального производства в мировой конъюнктуре. Учитывая то, что эти преимущества подразделяются на *естественные сравнительные преимущества*, которыми страна обладает изначально, и на *развитые*, формируемые благодаря осознанной и компетентной политике государства и социума, следует, сохраняя первые, развивать и укреплять вторые именно за счет оказания полноценной государственной поддержки тем субъектам экономической деятельности, которые ориентированы на долгосрочные наукоемкие разработки, привлечение высоких технологий в «поточное» производство конкурентоспособной продукции. Для решения задач технологического прогресса и обеспечения доминирования высоких технологий в различных секторах промышленного производства необходимо прежде всего создание среды, поддерживающей и устойчиво воспроизводящей инновации. Авиационная промышленность и сегмент «малой и средней авиации» как ее наиболее мобильная с точки зрения переориентации производства часть должны стать своего рода «инновационным фильтром» национального авиапрома, через который в среднесрочной перспективе может пойти процесс модернизации данной отрасли в целом.

Проведенный нами анализ состояния и потенциала развития отечественного авиапрома позволяет констатировать наличие в актуальном экономическом контексте существования отрасли следующих общерыночных (General market) факторов:

- расширение и дальнейшая структуризация внутреннего рынка сбыта продукции авиапрома и услуг авиаперевозчиков;

- сочетание уровня интенсивности современного этапа развития отрасли с общим инновационным трендом в российской экономике;

- наличие объективной (технологической) возможности ориентации авиапрома на существующую конъюнктуру европейского (и мирового) рынка в аспектах экологичности и безопасности авиационной техники;

К факторам более конкретного финансового свойства следует отнести:

- низкий риск кредитной зависимости производителей авиатехники, поддерживаемых государством в рамках государственных и федеральных целевых программ;

- отсутствие жесткой конкуренции по вопросам выхода на рынок новых услуг авиационного транспорта между традиционными и новыми участниками;

- рост спроса на среднюю и малую авиатехнику, обусловленный развитием тенденции

корпоративного и индивидуального приобретения воздушных судов среднего и малого класса.

С учетом этих факторов возможна реализация национальной стратегии повышения конкурентоспособности авиационного транспорта и промышленности, которая предусматривает решение следующих задач:

1. Обеспечение «политики государственного сопровождения» в отношении наиболее быстро модернизируемых отраслей авиапрома, потенциально конкурентоспособных в ближайшем будущем на внутреннем и внешнем рынках.

2. Стимулирование экспорта продукции авиапрома, создаваемых с использованием современных высоких технологий и с учетом международных экологических стандартов и норм безопасности.

3. Защита отечественного авиационного производителя от агрессивной политики международных игроков, ориентированных на максимальное ограничение развития импортозамещающих производств в России.

ПРИМЕЧАНИЕ

* Александр Дынкин – заместитель директора Института мировой экономики и международных отношений РАН; Олег Сироткин – генеральный директор ОАО «Национальный институт авиационных технологий»; Анатолий Уткин – директор Центра международных исследований Института США и Канады РАН.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авиапанорама. 2007. Январь–Февраль; сентябрь–октябрь.
2. Взлет. Национальный аэрокосмический журнал. 2008. № 7–8. Июль–август.
3. *Kuznetsova N.* Perspectives of power-oriented economic growth conversion (with special reference to Russia) // *Ekonomika* 2006. Vol. 73. Research Paper Vilnius University press.
4. URL: www.aviaport.ru/digest/2008/05/28/150007.html
5. URL: www.chelt.ru; Дынкин А., Сироткин О., Уткин А. Нелинейная инновационная модель: не принять – значит проиграть, РАН.
6. URL: www.garant.ru/prime/20060808/6224961.htm [официальный сайт информационной компании «Гарант»].
7. URL: www.moinform.ru/29072.html [пресс-служба администрации г. Жуковского].
8. URL: www.prime-tass.ru/news/show.asp?id=781294&ct=news [официальный сайт агентства экономической информации «Прайм-Тасс»].
9. Материалы расширенного рабочего заседания «Основные задачи создания Центра подготовки летного и инженерно-технического состава на базе ФГУП „ЛИИ им. М. М. Громова“». Москва, Президент-Отель. 28 ноября 2008 г.
10. Материалы авиафорума «Интегрированная логистическая поддержка и авиационной техники: разработка, опыт реализации, МТО». Москва, Отель «АЭРОСТАР», 18 ноября 2008 г.