

# Стратегические аспекты развития авиационной промышленности



**А. В. Корень,**  
генеральный директор  
Центра стратегических  
разработок в гражданской  
авиации

Объем продаж на мировом рынке производства воздушных судов и услуг технического обслуживания и ремонта превышает 500 млрд долл. Россия в этой сфере занимает третье место по выпуску финальной продукции и седьмое – по совокупному объему производства авиационной продукции.

Усиление роли РФ на мировом рынке во всех сегментах авиационной промышленности зависит от ряда факторов. Важнейший из них – совершенствование эффективных механизмов государственной поддержки отрасли, направленных на снижение стоимости владения авиационной техникой и ее эксплуатации как в России, так и за рубежом.

Позиции нашей страны на мировом рынке финальной продукции в сегменте авиационной техники военного и специального назначения наиболее устойчивы. Рассмотрим ряд мер, которые в ближайшее время и в среднесрочной перспективе необходимо реализовать для исключения дисбаланса в производстве гражданской продукции.

Только в наиболее доходном гражданском сегменте авиационной промышленности указанный дисбаланс привел к тому, что к началу 2017 г. в парке российских авиакомпаний из 579 магистральных самолетов лишь 14,7 % приходится на воздушные суда (ВС) отечественного производства.

## Государственный вектор стратегии авиапрома

В настоящий момент обсуждается новая версия Стратегии развития авиационной промышленности. При формировании любого стратегического документа требуется установление целевых векторов развития и целевых состояний объекта.

Стратегическое целевое видение отечественного авиастроения – это экономически устойчивая, глобально конкурентоспособная отрасль, встроенная в системы мирового рынка и международного разделения труда.

В целевом состоянии российские производители летательных аппаратов удерживают лидирующие позиции по поставкам на глобальный рынок в военном сегменте, и постепенно наращивают присутствие в гражданском сегменте.

В военном и гражданском сегментах ставится цель сформировать развитую систему поставщиков всех уровней, конкурентоспособных на мировом рынке и встроенных в международную кооперацию.

В плане решения задач национальной безопасности авиапром обеспечивает безусловное исполнение государственного оборонного заказа, технологический суверенитет в военном и военно-транспортном сегментах, постоянное совершенствование авиационной техники специального назначения.

Для обеспечения транспортной доступности и связанности территории страны в целевом состоянии предлагается увеличить действующий парк отечественных ВС, в частности за счет дополнительных мер поддержки продаж российских самолетов и вертолетов на внутреннем рынке, поддержки развития операционного лизинга российскими лизинговыми компаниями, обеспечения возможности использования потенциала военно-транспортной



авиации для пассажирских перевозок в труднодоступных и отдаленных регионах страны.

Системообразующие организации авиационной промышленности финансово и операционно устойчивы. Однако при этом задача обеспечения лидерства Российской Федерации в каком-либо сегменте в документах стратегического планирования отсутствует, хотя ранее оно фактически было достигнуто по ряду направлений.

Рассмотрим подробнее целевое состояние авиапрома в указанных аспектах и меры государственной поддержки авиационной промышленности.

### Анализ системы государственной поддержки авиационной техники

Проведем анализ комплекса мер государственной бюджетной поддержки авиастроительной отрасли РФ за период 2007–2016 гг. Учитывая, что 24 декабря 2012 г. распоряжением правительства РФ № 2509-р была утверждена Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» [1], анализ проводился по двум периодам: 2007–2012 гг. и 2013–2016 гг.

В 2007–2012 гг. основной объем поддержки был направлен на запуск серийного производства авиационной техники и на формирование внутреннего спроса на нее. Оказанная поддержка способствовала достижению следующих результатов: выручка Объединенной авиастроительной компании (ОАК) увеличивалась в среднем на 20 % в год, выпуск в натуральном выражении вырос с 2008 г. более чем в два раза. Вывод на рынок перспективного продукта SSJ-100 позволил ОАК при сохранении объема поставок на рынок военной авиации получить в 2012 г. 10,9 % мирового рынка пассажирских самолетов в сегменте размерностью 100 кресел по количеству поставленных реактивных пассажирских самолетов. Выпуск вертолетов в натуральном выражении вырос (создан Холдинг «Вертолеты России») со 102 до 265 ед., среднегодовой темп роста составил 21 %.

Ключевые меры государственной поддержки авиастроения в данный период:

- выделение средств на субсидирование части процентов по кредитам, привлекавшимся предприятиями авиастроения на техническое перевооружение согласно постановлению правительства РФ от 16.02.2008 г. № 91 [2]; объем средств, выделенных на данные цели, составил 1239,36 млн рублей;

- выделение средств на субсидирование лизинговых компаний для компенсации затрат на уплату процентов по кредитам, привлекавшимся на приобретение отечественных ВС для последующей передачи российским эксплутантам, согласно Постановлению Правительства РФ [3] от 16.02.2008 г. № 90 (позднее в данный документ было включено субсидирование кредитов, привлекаемых на приобретение авиационных тренажеров, Постановление Правительства РФ от 22.10.2012 г. № 1073); объем средств, направленных на данные цели, составил 2367,5 млн руб.

Поддержки экспорта российской авиационной техники фактически не было, однако субсидирование части процентов по кредитам в рамках постановления правительства РФ [4] от 06.06.2005 г. № 357 способствовало экспорту российской авиационной техники (поставке ВС двух типов).

Общий объем расходов федерального бюджета на поддержку авиастроения составил 304,6 млрд руб., или в среднем 3,7 % от общего объема расходов федерального бюджета по разделу «Национальная экономика» без учета ФЦП ОПК.

В 2013–2016 гг. активно разрабатывались и принимались меры государственной поддержки авиастроения, направленных как на поддержание внутреннего спроса, так и на развитие экспортных поставок. Дополнительно в 2015 г. разработаны и внедрены новые меры государственной поддержки отечественного авиастроения, направленные на увеличение экспорта авиационной техники:

- формирование резервов гарантии остаточной стоимости;
- субсидирование формирования первоначального склада запасных частей, обеспечения средствами наземного обслуживания, переподготовки авиационного персонала;
- субсидирование части затрат российских компаний, связанных с реализацией проектов по созданию сегмента авиационных сервисных центров.

Существующий комплекс мер государственной поддержки авиастроения направлен как на стимуляцию внутреннего спроса, так и на развитие экспортных поставок.

Однако до сих пор отсутствует единая комплексная система поддержки экспорта авиационной продукции, которая включала бы следующие направления:

- 1) меры финансовой поддержки, в том числе:
  - обеспечение конкурентных финан-

совых условий продвижения российской авиационной техники на мировой рынок, включая ограничения, накладываемые участием России в ВТО;

- формирование вторичного рынка российской авиационной техники (в частности, через механизм ГОС);

- 2) меры поддержки производителей: обеспечение перевооружения производства;

- 3) меры поддержки экспорта:

- создание центров ППО и складов запасных частей по всему миру;
- сертификация ВС российского производства за рубежом.

### Технологический суверенитет и технологическое лидерство

Одна из характеристик целевого состояния авиапрома в рамках документов стратегирования – технологический суверенитет в военном и военно-транспортном сегментах. Технологический суверенитет в части гражданской авиационной техники ранее рассматривался не в полной мере, и сейчас наметились изменения данной позиции.

При стратегировании недостаточно внимания уделяется технологическому лидерству. Отметим, что ранее приоритет нашей страны в области авиационной техники считался бесспорным. При стратегировании в авиационной промышленности по ряду критических технологий, а также технологий, обеспечивающих конкурентоспособность финальной продукции на мировом рынке, целесообразно пересмотреть данный подход. Следует также исключить практику недофинансирования начатых и не завершаемых по причине недофинансирования исследований, обеспечивающих научно-технический задел (НТЗ), в частности тех, которые проводятся в рамках федеральных государственных программ.

При этом в документах стратегирования отмечается, что для успешной конкуренции на глобальном рынке необходимо своевременно исследовать и разрабатывать новые технологии и поддерживать мировое лидерство в инновациях. Страны, не имеющие преимущества в кадрах и НТЗ, не могут рассчитывать на лидерство в авиационной промышленности. Для создания непрерывно обновляемого опережающего НТЗ государство и участники отрасли должны предпринять следующие стратегические шаги. Во-первых, бюджетные ресурсы, направляемые в авиационную науку и технологии, будут сфокусированы на

приоритетных направлениях исследований. Во-вторых, будет реализован целый ряд стратегических инициатив по повышению потенциала коммерциализации результатов научных исследований.

### **Роль авиапрома в обеспечении транспортной доступности и связности всех регионов России**

Для обеспечения транспортной доступности и связности территории страны в целевом состоянии в рамках стратегии авиапрома предлагается увеличить действующий парк отечественных ВС. Следует отметить, что постановка такой задачи стратегирования, где цель – увеличение парка отечественных воздушных судов, не обеспечивает ни технологический суверенитет, ни гарантию транспортной доступности и связности многих регионов России.

Задачу целесообразно формулировать иначе. Один из общепринятых вариантов выражения планового результата – доля рынка в определенных сегментах, но при этом не учитываются географические особенности распределения населения и предприятий разных отраслей экономики в нашей стране.

Предлагается другой вариант: показатели должны отражать гарантию обеспечения транспортной доступности и авиатранспортной связности территории страны, в частности на случай потенциально возможных санкционных действий со стороны зарубежных поставщиков авиационной техники, иных угроз. Именно такие принципы обеспечения транспортной доступности территорий и связности авиатранспортной сети наряду с другими были положены автором в основу стратегического документа, определившего принципы развития аэродромной сети страны.

Приостановленные проекты совместного производства ВС для региональных и местных авиалиний в период объявления санкций рядом западных стран, а также приостановление контрактов по поставкам авиационной техники определенно показали, что риски прекращения обеспечения транспортной доступности регионов вследствие необеспечения технологического суверенитета в производстве авиационной техники реальны и должны учитываться при стратегировании.

Принципы обеспечения транспортной доступности и связности регионов, как и необходимый для этого парк авиационной техники, по количеству, характеристикам дальности, пассажировме-

стимости и грузоподъемности должны быть определены для всех социально и экономически значимых внутренних авиалиний – не только магистральных, но и региональных. Понятия социально и экономически значимых авиалиний, а также принципы обеспечения технологического лидерства отечественного авиапрома, законодательное закрепление данных принципов сейчас рассматриваются в рамках законопроекта рабочей группой Совета Федерации по разработке предложений по развитию региональной авиации в Российской Федерации [5].

Должен обеспечиваться комплекс гос-поддержки и заградительных таможенных мер, гарантирующий для отечественных эксплуатантов стоимость владения (в частности, на условиях лизинга) не выше, чем стоимость владения аналогичными ВС зарубежного производства.

При таком комплексе господдержки, который обеспечит конкурентное преимущество авиапроизводителей по цене, возможен риск восприятия данного положения авиапроизводителями как достаточного, т. е. указанные меры не будут способствовать стремлению к повышению производительности и к достижению конкурентной цены за счет технологических новаций, создания научно-технического задела.

Таким образом, в процессе развития системы государственной поддержки при стратегировании должен быть сформулирован комплекс мер, который будет направлен на повышение производительности труда, а также на снижение стоимости продукции в каждом конкретном сегменте с привязкой к определенным производимым и перспективным типам ВС, возможно, при сокращении удельных субсидий на единицу продукции.

Стоимость продукции автор рекомендует рассматривать с учетом двух параметров цены. Первый – стоимость типового экземпляра ВС. Это параметр, на который в первую очередь эксплуатанты обращают внимание при сравнении аналогичных типов ВС. Второй – себестоимость располагаемого кресла-лометра в сравнении с аналогами. Это параметр, в соответствии с которым эксплуатанты получают возможность более детального рассмотрения ВС в рамках бизнес-планирования перед принятием решения о приобретении.

При ценовом преимуществе по первому параметру может не обеспечиваться конкурентное преимущество по второму. Данная особенность должна нивелиро-

ваться более пристальным вниманием авиапроизводителей к развитию послепродажного обслуживания, к обеспечению гарантий остаточной стоимости ВС, дополнительными мерами.

### **Развитие мер государственной поддержки производства самолетов и вертолетов**

Наиболее актуальные вопросы развития системы государственной поддержки производства самолетов и вертолетов, т. е. вопросы, требующие особого внимания, были сформулированы в решении первого заседания Авиационной коллегии при правительстве РФ – например, докапитализация российских авиационных и лизинговых компаний в целях приобретения воздушных судов российского производства. Центр стратегических разработок в гражданской авиации – участник ряда финансово-экономических обоснований по данному проекту – подтверждает, что этот инструмент показал свою эффективность. Так, для самолетов существенно снижена стоимость владения, и зарубежные аналоги перестали быть конкурентоспособными по цене на нашем рынке.

Докапитализация оказалась эффективной и в части вертолетной индустрии. С помощью такого инструмента господдержки реализуется приоритетный проект «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденный президиумом Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 25 октября 2016 г. № 9) [6].

Дальнейшее использование инструмента докапитализации российских авиационных и лизинговых компаний в целях приобретения ВС российского производства по отношению ко всем действующим и перспективным продуктам авиационной промышленности в гражданском сегменте и ряде сегментов авиации специализации видится как необходимое и безальтернативное решение.

Сегодня представляется эффективным продление программы поддержки не только самолетов, но и вертолетной техники, в том числе для нужд санитарной авиации, путем докапитализации ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» в 2018–2020 гг.

К инструментам развития использования вертолетной техники отечественного производства относится включение

услуг по оказанию медицинской помощи с использованием авиационной техники в программу обязательного медицинского страхования. Данный вопрос имеет непростое решение, но известны действующие аналоги в разных регионах мира, а также успешный прецедент пилотного регионального проекта в России.

Кроме того, важен вопрос совершенствования федерального законодательства в части лицензирования отдельных видов авиационной деятельности и предоставления льгот по налогу на имущество организациям авиационной промышленности. Следует отметить, что в части налогообложения высокотехнологичных отраслей, имеющих высокий мультипликативный эффект в экономике и создающих новые рабочие места и новые цепочки поставок в нашей стране, этот вопрос должен рассматриваться как приоритетный. Ведь субсидирование по ряду направлений можно исключить, создав комфортную налоговую среду. Напомним, что каждое рабочее место в авиации создает до 12 рабочих мест в смежных отраслях и при замене субсидий налоговыми льготами сокращаются существенные транзакционные издержки в экономике и в деятельности государственных органов власти.

Разработка механизмов государственной поддержки экспортного кредитования и страхования для обеспечения эффективной ставки по кредитам на уровне, соответствующем или превосходящем лучшие мировые практики, – это вопросы, находящиеся в процессе решения в части самолетов, и требующие детальной проработки и выстраивания эффективной системы поддержки экспортного кредитования и страхования в части вертолетов. Решение данных вопросов требует как институциональных преобразований с созданием специализированных организаций в рамках действующих холдингов, так и переоценки потенциальных рынков сбыта с учетом механизма господдержки.

Дальнейшее развитие систем субсидирования выпадающих доходов для эксплуатантов вертолетов при осуществлении перевозок в отдаленных регионах, организация регулярных маршрутов в регионах со слаборазвитой аэродромной сетью и развитие наземной инфраструктуры для применения вертолетной техники – пожалуй, наиболее актуальные вопросы, требующие совершенствования мер государственной поддержки, которые приоритетно распространяются на перевозки самолетами. Дисбаланс использования мер в пользу самолетов и в ущерб верто-

летам обусловлен тем, что не были выполнены профессиональный анализ и оптимизация суммарных издержек в регионах разными видами авиационной техники с учетом экономии средств бюджетов бюджетной системы РФ. Таким образом, требуется существенный пересмотр систем субсидирования выпадающих доходов для исключения имеющегося дисбаланса.

Имеется ряд и других мер государственной поддержки вертолетной индустрии, которые действуют в отношении самолетов, но пока не распространены на вертолетную технику отечественного производства.

Все приведенные меры господдержки должны разрабатываться с учетом формирования долгосрочных, среднесрочных и краткосрочных графиков выбытия ВС у российских эксплуатантов и замещения их перспективными отечественными аналогами. Такая работа и ранее проводилась ответственными федеральными органами исполнительной власти. Механизмы, которые применялись ранее, требуют совершенствования, прежде всего, в связи с недостаточной настройкой инструментов влияния на выбор авиакомпаниями зарубежных или российских производителей. Очевидно, что такое влияние должно обеспечиваться с использованием экономических инструментов и полностью интегрироваться в нормативно-правовые акты как на законодательном уровне, так и на уровне актов Правительства РФ.

Несмотря на самые эффективные инструменты государственной поддержки и влияние на выбор зарубежной или отечественной техники при сопоставимом ценовом предложении всегда на первом плане будут оставаться фактор гражданского самосознания отечественных руководителей предприятий авиатранспортной отрасли и уровень качества продукции отечественного авиапрома в сравнении с аналогами на мировом рынке. ■

### Литература

1. Государственная программа «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.». URL: <http://government.ru/docs/11941> (дата обращения 15 мая 2017 г.).
2. Постановление правительства РФ от 16 февраля 2008 г. № 91 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским производителям самолетов, вертолетов и авиационных двигателей на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в

российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2008–2011 годах на техническое перевооружение, а также части затрат на уплату лизинговых платежей за технологическое оборудование, поставляемое российскими лизинговыми компаниями по договорам лизинга, заключенным с 2006 года». URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12158988> (дата обращения 17 мая 2017 г.).

3. Постановление правительства РФ от 16 февраля 2008 г. № 90 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2008–2012 годах на закупку воздушных судов отечественного производства с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга, а также указанным компаниям и производителям воздушных судов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2008–2012 годах на приобретение тренажеров для российских воздушных судов». URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12158974> (дата обращения 20 мая 2017 г.).
4. Постановление правительства РФ от 6 июня 2005 г. № 357 (ред. от 30.12.2011 г.) «Об утверждении Правил возмещения из федерального бюджета российским экспортерам промышленной продукции части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)». URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12140512> (дата обращения 17 мая 2017 г.).
5. Проект изменений в Федеральный закон от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» (материалы заседаний Рабочей группы Совета Федерации по разработке предложений по развитию региональной авиации в Российской Федерации).
6. Сайт правительства РФ. URL: <http://government.ru/media/files/xLXSd7WMLJ3HV8fmuvwxjLZx0zrjt3Pr.pdf>.