

Социально-ориентированная реструктуризация отечественной авиационной промышленности

Необходимость решения системных проблем отечественной авиационной промышленности обуславливает целесообразность преодоления системного кризиса и становления ее как конкурентоспособной и саморазвивающейся промышленной отрасли при отсутствии в современных условиях внутренних ресурсов для саморазвития. Однако решение окажется эффективным и результативным лишь в случае изменения концептуального подхода и системы управления авиастроительными проектами и необходимыми для их реализации ресурсами.

Современное состояние авиационной промышленности находится в структурном отраслевом кризисе.

Философия целеполагания и долгосрочная стратегия развития авиационной промышленности может быть сконцентрирована на следующих направлениях:

1. Сохранение и последующее развитие российского авиапрома должны рассматриваться как национальная задача, обусловленная значением отрасли как в военной, так и в гражданской сферах, и преследовать амбициозные бизнес-цели.

2. Цели государства по отношению к авиапрому состоят в создании условий и структуры отрасли, гарантированно обеспечивающих военную безопасность государства и эффективно функционирующую инфраструктуру авиаперевозок, как одну из основ обеспечения целостности государства.

3. Российское самолетостроение во взаимодействии со стратегическими партнерами, в том числе в Юго-Восточной и Центральной Азии, должно быть позиционировано на мировом авиарынке в качестве третьего крупного центра, наряду с США и Западной Европой. Конкуренция на рынках авиационной техники должна быть перенесена с локального уровня борьбы за государственные ресурсы на уровень международный, в том числе предусматривающий конкуренцию с крупнейшими производителями гражданской и боевой авиации

4. Необходимо политическое и экономическое содействие сохранению авиапромышленного комплекса стран СНГ в сфере влияния России, выработать взаимоприемлемые формы сотрудничества, интеграции и смягчения конкуренции на российском и международных рынках.

5. Стратегия продвижения на внешние рынки должна предусматривать развитие кооперации в производстве и сервисном обслуживании авиатехники с местными партнерами.

6. Цели авиапрома в сфере новых разработок должны формироваться с учетом современных тенденций международной кооперации на принципах распределения рисков.

7. Портфель продукции должен формироваться с учетом волнообразного характера спроса и смены поколений различных видов военной и гражданской авиатехники.

8. Количество самолетостроительных проектов, получающих прямую поддержку государства, должно быть сокращено с примерно 20 до четырех-пяти.

9. Принципы формирования и управления государственными программами должны быть дифференцированы для боевой и гражданской авиатехники, для гражданской авиатехники - учитывать требования ВТО.

10. Реализация стратегии развития самолетостроительного комплекса должна учитывать наличие переходного периода, в ходе которого будут осуществляться производство и поставки на рынок ограниченного количества имеющихся на данный момент моделей воздушных судов, для которых должно быть обеспечено доведение качества и системы послепродажного обслуживания до уровня отвечающего критериям экономической целесообразности и текущей рыночной ситуации.

11. Система продвижения продукции на внутренний рынок и меры государственной поддержки в этой области должны учитывать как стратегию создания объединенной авиастроительной компании оптимизацию в рамках ее деятельности модельного ряда, так и необходимость создания дееспособной инфраструктуры, включающей лизинговые компании, систему послепродажного обслуживания и технической поддержки эксплуатируемого парка самолетов. Инфраструктура должна создаваться опережающим темпом по отношению к проектам новых самолетов и вначале обеспечивать эксплуатацию уже выпускаемых самолетов нового поколения.

Под социально-ориентированной реструктуризацией предприятий авиационной промышленности понимается взаимосвязанная по задачам, срокам осуществления и ресурсам совокупность целевых программ, отдельных проектов и внепрограммных мероприятий организационного, правового, экономического и политико-дипломатического характера, обеспечивающая эффективное решение проблемы динамичного развития отрасли.

Реализация плана социально-ориентированной реструктуризации позволит обеспечить вклад авиационной промышленности в решение следующих общенациональных задач современного этапа экономического развития России:

- Удвоение ВВП за десятилетний период. Для этого за счет высоких темпов роста (не менее 12-15% в год) отрасль должна обеспечить свой вклад в дополнительный прирост темпов экономического развития страны сверх тех значений, которые могут быть достигнуты с помощью инструментов макроэкономического регулирования в преимущественно сырьевой экономике.

- Удовлетворение потребности российских Вооруженных Сил в новейшем авиационном вооружении, как в количественном, так и в качественном от-

ношении, при одновременном сохранении позиций России на мировом рынке вооружений.

– Решение двух из семи системных проблем, определенных «Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации до 2008 года», а именно: преодоление технологического отставания России от ведущих стран мира, низкого уровня значительной части научно-технических разработок, недостаточной инновационной активности российских компаний; развитие высокотехнологичного сектора российской экономики с точки зрения национальной безопасности и конкурентоспособности. Развитие взаимодействия государства и отраслевого бизнеса (частно-государственного партнерства). Расширение роли заинтересованного в подъеме отрасли бизнеса не должно сдерживаться ничем, кроме рационально определяемых ограничений, связанных с обороной и безопасностью страны.

Проблемой, решаемой в рамках настоящей социально-ориентированной реструктуризации, является проблема структурного характера – несоответствие масштаба и структуры существовавшей в стране авиационной промышленности, ее научно-технического и производственного потенциала объему платежеспособного спроса на продукцию отрасли, - как гражданского, так и военного назначения.

Замедление вследствие указанного структурного несоответствия процессов разработки, производства и сбыта авиационной техники, а во многих случаях и их практическая остановка, привели к неизбежному в таких условиях падению технологического уровня производства и проектирования, устареванию основных производственных фондов и большим кадровым потерям - как в количественном отношении, так и в отношении владения современными конструкторскими и производственными навыками. Аналогичные процессы развивались и в авиационной науке.

В настоящее время значительная по масштабу и разветвленная по структуре российская авиационная промышленность только в единичных экземплярах выпускает разработанные в советский период самолеты Ту-204 (две модификации) и Ил-96. Ограниченность типажа этих продуктов, а также их экономические и технические параметры, надежность систем и агрегатов и качество послепродажного обслуживания далеко не в полной мере отвечают платежеспособному спросу авиакомпаний. Использование различных инструментов государственной поддержки не привело к увеличению продаж даже на внутреннем рынке. Напротив, ввоз российскими авиакомпаниями иностранной авиатехники, включая аналоги выпускаемых отечественным авиапромом типов воздушных судов, приобрел массовый характер. Гражданского сектора отрасли на внутреннем и мировом рынках гражданской авиатехники неконкурентоспособен.

Причинами возникновения указанной проблемы стали структурные диспропорции в авиационной промышленности начали проявляться еще в конце 80-х годов в связи с разрушением двухполярной мировой системы, прекращением существования Варшавского договора и СЭВ и, как следствие, резким сокращением поставок авиатехники в страны, находившиеся ранее в сфере воен-

но-политического и экономического влияния бывшего СССР. После дезинтеграции СССР и начала рыночных реформ структурные диспропорции приобрели открытые формы. Ни государство, ослабленное общеэкономическим трансформационным кризисом, ни многочисленные и несостоятельные в экономическом отношении авиакомпании, появившиеся в результате распада некогда единого «Аэрофлота», не оказались в состоянии потреблять по экономически оправданным ценам такое количество авиационной техники, на производство которой была рассчитана российская авиационная промышленность. Падение авиаперевозок в результате «обвального» снижения уровня реальных доходов населения создало в гражданской авиации существенный избыток провозных мощностей, блокировавший спрос на внутреннем рынке гражданской авиатехники. Уход из сферы экономического влияния России стран-сателлитов СССР и ослабление этого влияния в странах СНГ не позволили демпфировать падение внутреннего спроса экспортными поставками. Указанные процессы вызвали острейший дефицит финансовых ресурсов, необходимых для доведения до требований рынка готовых к серийному выпуску продуктов и их модификаций, а также для завершения разработок новых конкурентоспособных продуктов. В результате на различных стадиях разработки «застряли» несколько проектов новых воздушных судов, разрабатываемых как при государственной поддержке, так и в инициативном порядке.

Более того, в этом не было потребности – острота военного противостояния с Западом резко ослабла, а падение авиаперевозок в результате «обвального» снижения уровня реальных доходов населения создало в гражданской авиации существенный избыток провозных мощностей.

Таким образом, нами установлено, что причины проявления указанной проблемы носили, в основном, объективный характер. Имевшие место субъективные причины, которые заключались в недостаточном качестве антикризисного управления со стороны органов государственного управления и менеджмента предприятий, не могли существенно повлиять на общий ход развития структурных диспропорций в отрасли. Кризис авиапромышленности был объективно неизбежным.

Непринятие мер по устранению проблемы (инерционный сценарий) приведет, наиболее вероятно к следующим последствиям:

1. В области гражданской авиатехники некоторое время продолжатся единичные продажи самолетов, разработка которых была в основном завершена еще в советский период. Эта техника будет поставляться, главным образом, на внутренний рынок, поскольку их продажи на мировом рынке при существующих формах организации товаропроводящей сети и финансового обеспечения экспортных операций маловероятны: зарубежные аналоги уже воплощены, технологичны и успешно эксплуатируются. Однако, в условиях все расширяющегося проникновения на российский авиарынок иностранной авиатехники, отсутствия доступных инструментов финансирования производства и коммерческого продвижения отечественной продукции, низкого качества послепродажного обслуживания и все возрастающей цены поставщиков комплектующих,

экономическая целесообразность дальнейшего производства гражданской авиатехники будет, наиболее вероятно, вскоре утрачена.

2. В области военной авиатехники проявится устойчивая тенденция снижения экспортных доходов, являющихся в настоящее время основным финансовым источником отрасли, что будет обусловлено следующим:

§ развертыванием производства авиатехники (в том числе лицензионного) в Китае и Индии, которые в последние годы являются основными импортерами российских авиационных вооружений;

§ обострением конкуренции с США и Западной Европой, опережающих Россию в разработке новой авиатехники;

§ выходом на рынок модернизации российской (советской) авиатехники компаний Израиля, Великобритании, Украины и других стран.

§ снижением экономической эффективности экспортных контрактов, что снижает конкурентоспособность российских предприятий;

§ все более высокими техническими требованиями основных зарубежных заказчиков, приблизившимися к пределу технологических возможностей российской авиапромышленности.

Развитие указанных тенденций как в гражданском, так и в военном секторах российской авиапромышленности приведет, наиболее вероятно, к дальнейшей деградации отрасли, обладавшей в предшествующий период высоким научно-технологическим и производственным потенциалом и являвшейся одной из самых сложных и наукоемких отраслей отечественной промышленности. Такой сценарий является неприемлемым ввиду следующих причин:

1. Военная авиация является одним из основных компонентов системы обороны и безопасности страны. Переход к импорту авиационных вооружений, и, как следствие, к иностранной зависимости в этой сфере для России неприемлем.

2. Авиапромышленность является отраслью высокотехнологического сектора, которая обладает потенциалом «интеллектуализации» структуры ВВП, отхода от сырьевой модели развития экономики страны, опережающего развития экспорта машино-технической продукции и импортозамещения.

3. Стабильная работа авиапромышленности создает предпосылки для сохранения и развития целого ряда других высокотехнологичных отраслей промышленности ввиду большой длины и разветвленности технологических цепочек, образующихся в процессе создания современной авиатехники.

4. Авиапромышленность и ее смежные отрасли играют важнейшую социальную функцию, обеспечивая сохранение высококвалифицированных рабочих мест в научно-исследовательских институтах, конструкторских бюро, на производстве, в ВУЗах и техникумах.

Ожидаемый результат – принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции АП России на мировом авиарынке (включая рынок самой России и СНГ), фактическое возвращение отрасли на этот глобальный рынок в качестве одного из мировых центров авиастроения, завоевание к 2015 г. не менее 5% мирового рынка продаж гражданской авиатехники, учитывая. Получение не менее 5% рынка в этом секторе глобальной экономики является необхо-

димым условием присутствия на рынке продукции авиастроения. Достижение такого результата на остро конкурентном, олигополистическом, политизированном и – в части гражданской авиатехники - жестко регулируемом нормами, принимаемыми международными и национальными организациями (ВТО, ИКАО, FAA и др.), авиарынке требует как перманентного «предъявления» на рынок модернизированных и совершенно новых конкурентоспособных продуктов, так и проведения маркетинговой политики качественно нового уровня, что позволит в дальнейшем участвовать в конкурентной борьбе за увеличение доли рынка.

Эффект от достижения указанного результата окажется многоуровневым. на макроуровне:

- Повышение обороноспособности страны, способности более эффективно реагировать на современные угрозы ее безопасности.
- Увеличение вклада авиапромышленности в прирост ВВП за счет опережающего роста производства и продаж продукции отрасли по отношению к динамике роста экономики страны.
- Расширение высокотехнологичного экспорта, ослабление зависимости экономического роста от конъюнктуры сырьевых рынков и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота.

на микроуровне:

- Формирование в авиапромышленности эффективных рыночно-ориентированных, обладающих потенциалом саморазвития бизнес-структур нового поколения.
- Повышение инновационной активности и уровня обновляемости фондов предприятий авиапромышленности и смежных отраслей.
- Облегчение доступа предприятий отрасли на финансовые рынки, расширение использования рынка ценных бумаг для привлечения финансовых ресурсов.

в социально-экономической сфере:

- Сохранение рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики.
- Повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры, улучшение их возрастной структуры.
- Повышение производительности труда.

в бюджетной сфере:

- Обеспечение дополнительных налоговых поступлений.
- Увеличение экспортной выручки (доходы от продаж).

Основным критерием достижения ожидаемого результата является динамичный и устойчивый рост объема продаж продукции отечественной авиапромышленности на мировом рынке. Под продукцией здесь понимаются не только готовые военные самолеты и вертолеты и гражданские воздушные суда, но также узлы, агрегаты и комплектующие, поставляемые российскими авиапроизводителями в рамках международных кооперационных проектов. Это также конструкторская и технологическая документация, услуги по ремонту, модернизации и послепродажному обслуживанию ранее поставленной авиатехники,

запасные части к ней, а также высокотехнологические виды непрофильной продукции и услуг, производимых отраслью.

Общим целевым индикатором продаж являются существующие и прогнозируемые объемы и темпы роста реализации продукции авиапрома. Ввиду разнообразия продуктов (военных и гражданских, готовых и комплектующих и т.д.) и рынков (мировой, внутренний) вводятся еще несколько индикаторов, являющихся составляющими общего индикатора.

Кроме того, ввиду кризисного состояния отрасли в настоящее время (особенно ее гражданского сегмента) и, соответственно, низкой статистической базы для дальнейших сопоставлений, целесообразно помимо набора «объективных» индикаторов, маскирующих «эффект базы», ввести ряд дополнительных индикаторов, демонстрирующих изменение стратегической конкурентной позиции отрасли. К таким индикаторам могут быть отнесены:

- Доля экспорта в общем объеме продаж предприятий авиационной промышленности.
- Число зарубежных авиакомпаний, эксплуатирующих российскую авиатехнику.
- Доля пассажирооборота, выполняемого российскими авиакомпаниями на самолетах иностранного производства (возрастание этой доли приобретает в настоящее время «взрывной» характер). По этому индикатору, в случае перелома существующей тенденции, можно будет судить о появлении конкурентных преимуществ отечественной авиатехники хотя бы на внутреннем рынке.
- Динамика выработки и соотношение с аналогичным показателем мировых производителей.

По выбранным индикаторам могут быть установлены контрольные цифры, достижение которых к определенному времени создает основу для разбиения процесса реструктуризации на этапы.

Таким образом, целесообразность преодоления системного кризиса в авиапромышленности и становления ее как конкурентоспособной и саморазвивающейся промышленной отрасли при отсутствии в современных условиях внутренних ресурсов для саморазвития обуславливают необходимость решения системных проблем отечественной авиационной промышленности. Однако решение окажется эффективным и результативным лишь в случае изменения концептуального подхода и системы управления авиастроительными проектами и необходимыми для их реализации ресурсами.

Список литературы

1. Бендиков М.А., Смулов А.М. Отечественное авиастроение: новые возможности стабилизации и выхода из кризиса.// Экономическая наука современной России. – 2005. - №2.- с. 55-68.
2. Прогноз социально-экономического развития РФ на период до 2007г. Министерство экономического развития и торговли РФ, 2004.
3. Программа социально-экономического развития РФ на среднесрочную перспективу (2006-2008 годы): Распоряжение Правительства РФ от 19.01.06г. №38-р.