

МЕХАНИЗМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

MECHANISM FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF THE INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE DOMESTIC AVIATION INDUSTRY

S. Demin

Annotation

This article reviews aspects of innovative development of the domestic aviation industry. Analyzed measures of financial support for the industry in the framework of the federal target programs. The mechanisms of support for scientific and technical research aimed at technological breakthrough. The author suggests the implementation of the strategy of scientific and technological breakthroughs in sectors with a fundamental, scientific and conversion basis.

Keywords: innovation, innovative modernization, federal programs, the development of the aviation industry.

Демин Сергей Сергеевич

Д.э.н., доцент каф. "Анализ рисков.

Экономическая безопасность"

*ФГБОУ ВПО Финансовый университет
при Правительстве РФ*

Аннотация

В настоящей статье рассмотрены аспекты инновационного развития отечественной авиационной промышленности. Проанализированы меры финансовой поддержки отрасли в рамках реализации федеральных целевых программ. Рассмотрены механизмы поддержки научно-технических исследований, ориентированных на технологический прорыв. Автором предлагается реализация стратегии научно-технологического прорыва в секторах с фундаментальным, научным и конверсионным заделами.

Ключевые слова:

Инновации, инновационная модернизация, федеральные целевые программы, развитие авиационной промышленности.

Авиационная промышленность России играет системообразующую роль в отечественной экономике благодаря тесной связи с обеспечивающими отраслями. Ее развитие, как одной из наиболее наукоемких и инновационных отраслей экономики, способно оказывать значительное влияние как на темпы перехода страны на инновационный путь развития, так и на внедрение инновационных отечественных разработок в промышленное производство. Помимо этого, авиационная промышленность оказывает ключевое влияние на функционирование отечественного машиностроительного комплекса.

Авиационная промышленность является также важнейшим элементом обеспечения интересов Российской Федерации в оборонной и военно-политической сферах, развития международного военно-технического сотрудничества.

В силу указанных причин, в последние годы на государственном уровне уделяется большое внимание оказанию поддержки развития авиационной отрасли. Меры по финансовой поддержке авиационной промышленности определены в государственной программе "Развитие

авиационной промышленности на 2013–2025 годы" [1].

На реализацию данной программы предполагается направить на счет средств федерального бюджета 714,18 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе: в 2013 году – 55,53 млрд. рублей; в 2014 году – 58,25 млрд. рублей; в 2015 году – 60,09 млрд. рублей; в 2016 году – 55,85 млрд. рублей; в 2017 году – 49,49 млрд. рублей; в 2018 году – 49,42 млрд. рублей; в 2019 году – 52,54 млрд. рублей; в 2020 году – 53,86 млрд. рублей; в 2021 году – 62,5 млрд. рублей; в 2022 году – 61,35 млрд. рублей; в 2023 году – 56,57 млрд. рублей; в 2024 году – 53,02 млрд. рублей; в 2025 году – 45,7 млрд. рублей. Необходимо отметить, что в бюджетах на 2014 – 2016 годы ассигнования на реализацию данной программы предусмотрены в полном объеме [2]. На поддержку авиационной промышленности выделяются большие средства, что существенно повышает перспективы и выполнение задач по инновационному развитию отрасли в целом.

Целью программы является воссоздание в Российской Федерации высоко конкурентной гражданской авиационной промышленности и закрепление ее пози-

ции на мировом рынке в качестве третьего производителя по объемам выпуска авиационной техники.

Для достижения этой цели предполагается обеспечить решение следующих задач:

- ◆ создание организаций мирового уровня в ключевых сегментах авиастроения;
- ◆ создание научно-технологического задела, обеспечивающего мировое лидерство в авиационных технологиях;
- ◆ совершенствование нормативно-правового регулирования в области авиационной промышленности;
- ◆ подготовка и развитие кадрового потенциала отечественного авиастроения;
- ◆ продвижение продукции отечественной авиационной промышленности на внутренних и внешних рынках, локализация современных производств ведущих иностранных авиастроительных компаний и импортозамещение.

Поскольку инновационное обновление авиационной промышленности охватывает прежде всего лидирующие отрасли российской экономики и смежные с ними отрасли, в настоящее время наблюдается освоение кластера новых поколений авиационной техники и технологий. Механизм инновационно-технологического прогресса включает три взаимосвязанных, последовательно пульсирующих звена: изобретения, инновации и инвестиции [3].

Механизмы предлагаемой сегодня активной поддержки государством научно-технических исследований, ориентированных на технологический прорыв, можно разделить на три группы.

Механизм возвратного бюджетного финансирования.

Его предполагается начать использовать с 2016 года. Он не применяется сегодня в отечественной практике, но показал свою эффективность за рубежом.

Возвратное бюджетное финансирование предполагает, что средства из бюджета на реализацию проектов предоставляются на принципах срочности, возвратности и платности. Оно призвано обеспечить организации авиационной промышленности "длинными" (предполагается, что средства в рамках возвратного финансирования будут предоставляться на срок до 25 лет траншами в течение первых 10 лет) и "дешевыми" деньгами на проведение опытно-конструкторских работ в новых и текущих проектах авиационной промышленности.

Преимущества механизма возвратного финансирования заключаются в предоставлении организациям до-

ступа к значительным объемам финансирования при стоимости привлекаемых ресурсов, сопоставимой с уровнем на конкурентных рынках, а также разделении рисков реализации программ создания авиационной продукции с государством, что позволяет улучшить структуру финансирования проектов.

В то же время, необходимо отметить, что возвратное бюджетное финансирование предполагает обязанность предприятий авиационной отрасли осуществить возврат средств и осуществлять уплату процентов за пользование ими. Данные обстоятельства могут отрицательно сказаться на финансовом положении хозяйствующих субъектов, ограничить их возможность по аккумулированию ресурсов и самостоятельному финансированию программ развития в будущем. Поэтому представляется целесообразным, особенно на современном этапе развития авиационной отрасли, использовать данный метод финансовой поддержки не вместо, а наравне и одновременно с предоставлением предприятиям прямых государственных субсидий, в том числе за счет внесения бюджетных средств в уставные капиталы акционерных обществ, функционирующих в авиационной отрасли.

Механизм предоставления гарантий остаточной стоимости воздушных судов.

В мировой практике, данный механизм является одним из ключевых инструментов стимулирования первичных продаж новых воздушных судов. Его использование связано с тем, что на начальном этапе продаж новых типов воздушных судов у покупателя возникают дополнительные риски, связанные с отсутствием информации о надежности и стоимости эксплуатации, а также недостаточной ликвидностью новых воздушных судов на вторичном рынке. Гарантия остаточной стоимости выдается на первые 100 самолетов, которые формируют вторичный рынок самолетов.

Гарантия остаточной стоимости – это обязательство производителя (гаранта) в том, что в случае если на конец установленного срока, обычно 6 – 12 лет стоимость самолета на вторичном рынке будет ниже гарантированной остаточной стоимости, гарант компенсирует покупателю разницу в пределах, согласованных сторонами. Также между гарантом и покупателем может фиксироваться обязательство по обратному выкупу самолета по заранее оговоренной цене, при условии последующей покупки нового самолета.

Таким образом, покупатель воздушного судна (финансирующая организация) страхует себя от рисков убытков при последующей продаже воздушного судна, а производитель обеспечивает непрерывность продаж.

Финансовое положение мировых авиационных про-

изготовителей позволяет создавать внутренние резервы под возможные погашения гарантий остаточной стоимости, при необходимости привлекать в требуемом объеме кредитные средства. Производители отечественной авиационной техники находятся в иной ситуации. В настоящее время финансовое положение ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", которое осуществляет разработку и вывод на рынок новой гражданской техники (Сухой Суперджет 100 и МС-21), не позволяет формировать резервы под обязательства по гарантиям остаточной стоимости ввиду высокой долговой и инвестиционной нагрузки [1].

Для стимулирования первичных продаж отечественной авиационной техники предполагается оказывать дополнительную государственную поддержку через механизм гарантий остаточной стоимости.

В настоящее время прорабатывается схема финансирования гарантий остаточной стоимости воздушных судов, предполагающая создание специальной компании – дочернего общества ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". Эта схема основана на опыте западных стран, где гарантом является производитель авиационной техники (для примера – Boeing Capital Corporation). Первоначальный уставный капитал, создаваемый компании, планируется сформировать за счет взноса Российской Федерации в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация".

Механизм предоставления субсидий на компенсацию части затрат по первичным продажам авиационной техники.

При выводе на рынок нового продукта (к таковым относятся осваиваемые в производстве в России самолеты гражданской авиации) производитель, как правило, вынужден предоставлять скидку покупателю воздушных судов из-за высоких эксплуатационных затрат в первые годы эксплуатации. В результате, фактическая цена продажи может быть ниже себестоимости, что формирует

убытки производителя.

Для игрока, имеющего устоявшуюся репутацию на рынке и налаженную систему послепродажного обслуживания, величина этого барьера является относительно небольшой и преодолевается введением скидок в 10 – 20 % на первые 50 – 80 самолетов.

Для нового игрока на рынке, действие указанных механизмов значительно сильнее, что требует предоставления на его продукцию значительно больших скидок (до 50 – 60 % на начальном этапе). По мере увеличения эксплуатируемого парка воздушных судов до 100 – 150 единиц (появление вторичного рынка, снижение стоимости технического обслуживания и ремонта и т.п.), происходит постепенное повышение рыночной цены до плановых значений. Поэтому, для выравнивания конкурентной позиции на рынке, целесообразно предоставлять российским производителям гражданской авиационной техники субсидии из бюджета на компенсацию затрат по первичным продажам.

Использование данных механизмов оказания финансовой поддержки должно повысить инновационную составляющую и конкурентоспособность российских компаний на мировом рынке гражданской авиационной техники, создать благоприятные условия для инновационного развития предприятий, финансирования и разработки новых типов воздушных судов.

В целом принятие комплекса данных мер позволит предприятиям авиационной отрасли успешно адаптироваться к условиям Всемирной торговой организации.

Таким образом, главная задача механизмов финансовой поддержки отечественной авиационной промышленности в перспективной научно-технической и инновационной политике российского государства – разработать и последовательно реализовать стратегию научно-технологического прорыва в тех узких нишах, где для этого имеется необходимый фундаментальный, научный, изобретательский и конверсионный задел [4].

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственная программа Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы" (по состоянию на 09.01.2014). Официальный сайт Минпромторга России.
2. Федеральный закон от 02.12.2013 № 349-ФЗ "О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов".
3. Яковец Ю.В. Эпохальные инновации XXI века. // – М.: "Экономика". / – 2004. С. 96.
4. Яковец Ю.В. Стратегия научно-технологического прорыва. // – М.: МФК. – 2001.