

УДК 338

В.Д. Коваленко, Н.В. Просвирина

«Московский авиационный институт», г. Москва

СТРАТЕГИЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ КАК ОСНОВА ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Ключевые слова: авиастроение, авиационная техника (АТ), воздушные суда (ВС), авиационная промышленность, конкурентоспособность, стратегия импортозамещения, программа импортозамещения.

Авиастроение – одна из самых наукоемких отраслей современной промышленности. Одной из ключевых проблем современного авиастроения является его зависимость от иностранных инвесторов и поставок комплектующих запчастей. С учетом экономической обстановки и прогрессирования распространения санкционных запретов, наиболее оптимальным путем повышения конкурентоспособности становится стратегия импортозамещения. Ее развитие способствует повышению конкурентоспособности российских компаний на внутреннем рынке, а также стимулирует привлекательность продукции для экспорта на внешнем. Производство конкурентоспособной продукции и выпуск ее на мировой экономический рынок способствует не только укреплению национальных позиций, но и позволяет достичь экономического баланса. Однако возможности этой стратегии не могут быть полностью реализованы без должной государственной поддержки, в том числе, без финансового обеспечения. В настоящей статье проанализируем стратегию импортозамещения как основу для повышения конкурентоспособности российской авиационной промышленности, как на внутреннем, так и на мировом рынке.

V.D. Kovalenko, N.V. Prosvirina

Moscow Aviation Institute, Moscow

IMPORT SUBSTITUTION STRATEGY AS A BASIS FOR INCREASING THE COMPETITIVENESS OF THE RUSSIAN AVIATION INDUSTRY

Keywords: aircraft industry, aviation equipment (AT), aircraft (AC), aviation industry, competitiveness, import substitution strategy, import substitution program.

Aircraft construction is one of the most science-intensive branches of modern industry. One of the key problems of the modern aircraft industry is its dependence on foreign investors and the supply of spare parts. Taking into account the economic situation and the progression of the spread of sanctions bans, the most optimal way to increase competitiveness is the strategy of import substitution. Its development helps to increase the competitiveness of Russian companies in the domestic market, and also stimulates the attractiveness of products for export in the external market. The production of competitive products and their release on the world economic market contributes not only to the strengthening of national positions, but also helps to achieve an economic balance. However, the possibilities of this strategy cannot be fully realized without proper state support, including without financial support. In this article, we will analyze the import substitution strategy as a basis for increasing the competitiveness of the Russian aviation industry, both in the domestic and global markets.

Отрасль авиастроения является одной из ключевых отраслей промышленности России, поскольку она играет системообразующую роль в экономике страны. Она стимулирует работу обеспечивающих отраслей, таких как металлургическая отрасль, радиотехническая отрасль, электротехническая отрасль и пр. Кроме того, авиастроительная отрасль является одной из наиболее наукоемких и инновационных отраслей российской экономики и является двигателем общего перехода промышленного

комплекса страны на инновационный этап развития.

Авиастроение включает в себя производство основных видов авиатехники, таких как самолеты и вертолеты. При этом продукция авиастроительной отрасли по назначению делится на гражданскую и военную. Авиастроительная сфера сегодня переживает переломный момент. С одной стороны, наблюдается ее активное развитие, с другой, утрачены те масштабы производства, которые были свойственны 90-м годам. Ключе-

вым моментом, создающим сложности авиастроения в России, является зависимость российского авиастроительного рынка от иностранных инвесторов и поставок комплектующих запчастей, разработкой которых в условиях нашего государства длительный период времени не занимались.

Обострение ситуации на глобальном мировом рынке, введение санкционных ограничений для ряда российских компаний, девальвация рубля, в связи с изменением котировок на нефть и активным ростом иностранной валюты, сыграли для экономического пространства России неблагоприятную роль, указав тем самым на прямую зависимость благополучия экономики от внешних источников.

В сложившихся экономических условиях одной из самых актуальных стратегий развития авиастроительного производства и повышения его конкурентоспособности, как на национальном, так и на мировом рынке является стратегия импортозамещения.

На настоящий момент времени стратегия импортозамещения российского авиастроительного производства рассматривается государством как приоритетное направление для развития высокотехнологичной наукоемкой отрасли. Однако возможности этой стратегии, в силу индивидуальных особенностей и характеристик рассматриваемой отрасли, не могут быть полностью реализованы без должной государственной поддержки, в том числе, без финансового обеспечения. На основании данного факта Правительством Российской Федерации была разработана и утверждена государственная программа «Развития авиационной промышленности» [1]

Основные цели, поставленные для достижения, представленной выше программой, заключаются в следующих положениях:

- сохранения статуса мировой авиационной державы;
- обновление парка авиационной продукции, функционирующего на территории Российской Федерации;
- поддержание научно-исследовательского, технического, производственно-технологического и кадрового потенциала на уровне, способным

обеспечить эффективность авиационной деятельности;

- поддержание качества авиастроения на уровне, способном обеспечить конкурентоспособность на мировом рынке;
- развитие международного сотрудничества и расширение присутствия национальных компаний на рынках авиационных услуг и техники [2].

Согласно данным, представленным Национальным исследовательским университетом Высшей школы экономики «Центр развития», на настоящий момент реализация основных положений государственной программы в сфере авиастроения показывает динамику роста и развития направления.

Однако высокая степень зависимости отрасли от государственной поддержки, создают существенные трудности на пути совершенствования авиастроительного комплекса в целом.

Рассмотрим результаты деятельности авиационной промышленности по объемам производства и экспорта (рисунок 1).

Анализ представленных данных показывает снижение объемов производства в 2020 году на 6,8 млрд. руб. в сравнении с предыдущим периодом, а доля экспорта увеличилась на 15,6 млрд. руб. В соотношении показателей, можно отметить, что в 2020 году на экспорт было отправлено около 43% производимой продукции.

С экономической точки зрения, данная ситуация спровоцирована большими финансовыми затратами авиастроительной отрасли, трудоемкостью производственного процесса, требующего научного обоснования, мировой пандемией covid-19, а также нестабильностью экономического положения России на мировой арене. Несмотря на отрицательную динамику, Минпромторг прогнозирует положительную динамику и рост показателей в 2021 году.

Объем финансирования авиастроительной отрасли в 2018-2020 составил более 206,6 млрд. рублей. Инструменты поддержки:

- создание системы послепродажного обслуживания;
- компенсация затрат на уплату процентов по кредитам на закупку воздушных судов и тренажеров;

- компенсация затрат на уплату процентов по кредитам на авиализинг;
- компенсация затрат на уплату процентов по кредитам производителям на техническое перевооружение;
- субсидия предприятиям двигателестроения на уплату купонного дохода с предоставлением госгарантий.

На рисунке 2 показан объем произведенной отечественной гражданской продукции.

Ключевые проекты 2019 года:

1. Выкатка первого опытного пассажирского самолета Ил-114-300 на аэродроме Летно-исследовательского института имени М.М. Громова (Московская область).

2. Первый полет четвертого опытного самолета МС-21-300 на аэродроме Иркутского авиационного завода (Иркутская область).

3. Поставка первых пяти самолетов SSJ-100 ПАО «Аэрофлот» в рамках соглашения на 100 самолетов, подписанного в 2018 году между ПАО «Аэрофлот» и АО «Гражданские самолеты Сухого».

Ключевые проекты 2020 года:

1. Первый полет опытного образца ближне-среднемагистрального самолета МС-21 на отечественном двигателе ПД-14 (Московская область).

2. Первый полет опытного образца модернизированного легкого многоцелевого вертолета «Ансат-М» с улучшенными летно-техническими и эксплуатационными характеристиками (Республика Татарстан).

3. Введение в эксплуатацию нового сервисного центра корпорации «Иркут» для авиалайнеров «Суперджет 100» (Хабаровский край). [4]

Согласно прогнозу ОАК, в ближайшее 20 лет среднегодовые темпы роста мирового пассажирооборота составят 9% (с учетом итогов 2020 года). Суммарный спрос на новые пассажирские самолеты вместимостью от 30 кресел за 20-летний период оценивается в 38,1 тыс. воздушных судов (ВС). В сегменте узкофюзеляжных самолетов ожидается поставка 27,1 тыс. ВС.

При этом основу ожидаемого спроса составят узкофюзеляжные самолеты вместимостью 166-200 кресел (сегмент МС-21-300/310) в количестве 17,7 тыс. ВС, или 46% от всего мирового спроса на новые пассажирские самолеты. В сегментах широкофюзеляжных, региональных реактивных и турбовинтовых самолетов расчетный спрос составит 5,6 тыс., 3,6 тыс. и 1,8 тыс. ВС соответственно. [5]



Рис. 1. Объем производства, экспорта за 2016, 2017 и 2018 гг. по авиастроительной отрасли отраслям, млрд. руб. [3], [4]

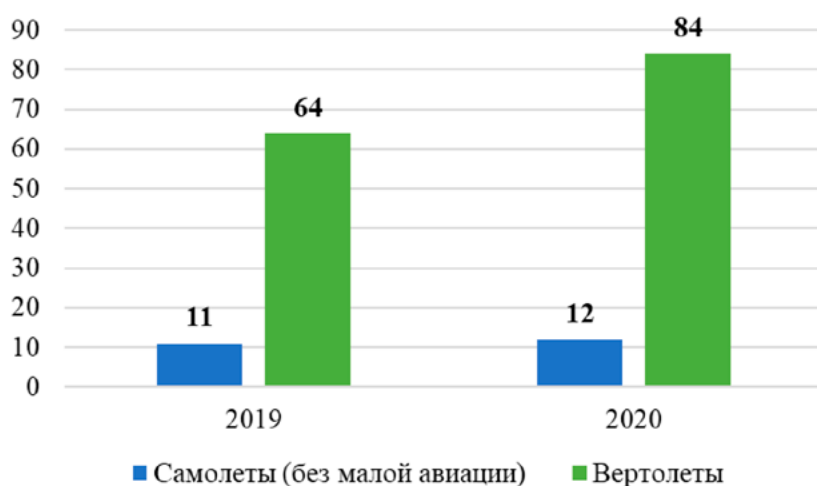


Рис. 2. Объем произведенной гражданской продукции, шт. [4]



Рис. 3. Процедура выработки стратегии импортозамещения на авиастроительном предприятии

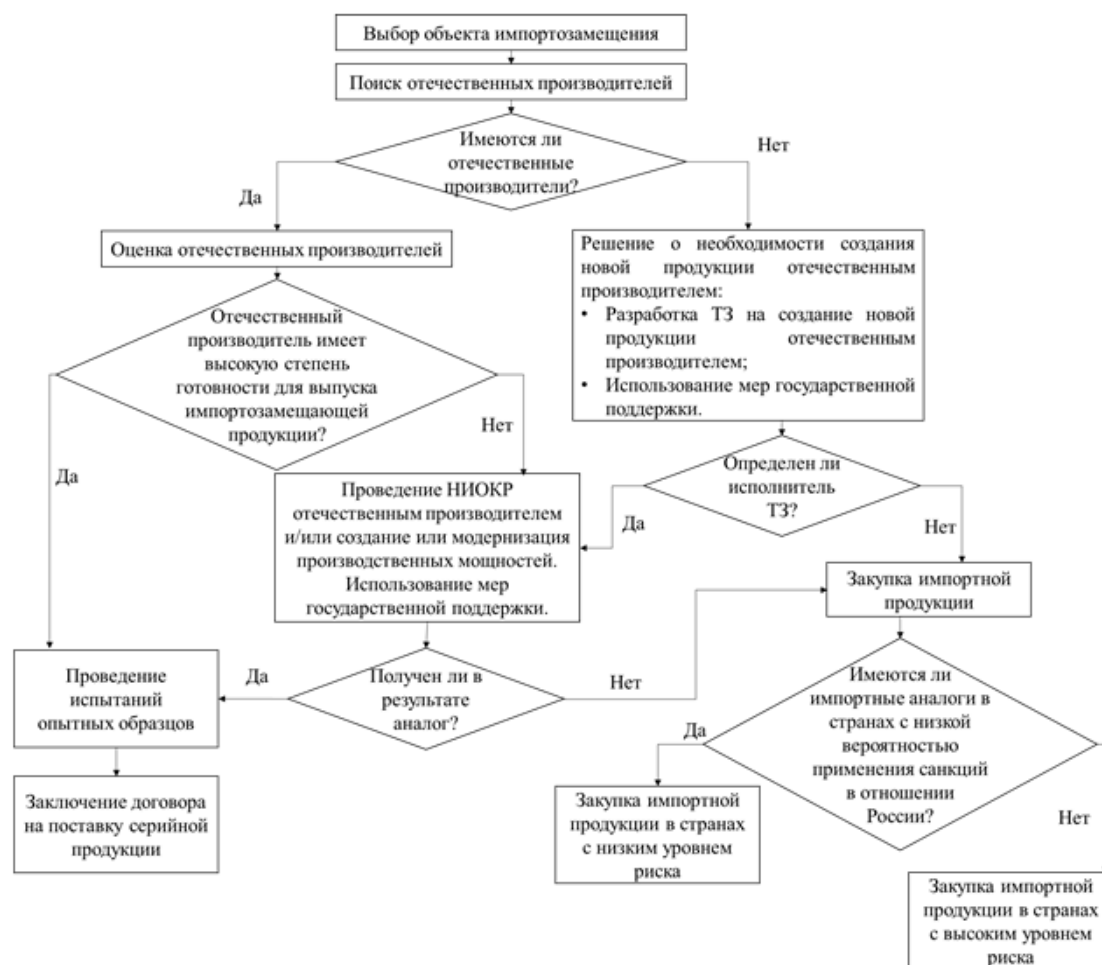


Рис. 4. Алгоритм организации процесса импортозамещения на предприятии

В SSJ New, новой версии самолета Sukhoi Superjet 100, планируется 97% иностранных комплектующих. В первую очередь планируется заменить российско-французский двигатель Sam146 на полностью российский ПД-8. Его сертификация запланирована на 2023 год, начало выпуска новой версии самолета – на 2024 год. В госкорпорации Ростех планируют также заместить бортовое оборудование и агрегаты – почти весь самолет за исключением небольшого количества компонентов.

Данные изменения планируются в рамках политики импортозамещения и позволят сделать самолет более экономически выгодным, так как российские комплектующие будут дешевле, чем импортные.

В настоящий момент в текущей версии SSJ100 доля иностранных комплек-

тующих оценивается от 50 до 75%. О начале разработки новой версии самолета стало известно в 2020 году. В ближайшие годы российские авиакомпании получат 59 машин SSJ100. Из них в ближайшем будущем пять самолетов получит группа «Аэрофлот» (на данный момент в парке группы 54 самолета SSJ100), три самолета – «Азимут» (11 самолетов), один – Red Wings (сегодня в парке три SSJ100). [6]

По официальным данным, на настоящий момент в России в полной мере развита линия военного авиастроения, в то время как в строительстве гражданской авиации наблюдаются существенные трудности. В связи с этим, основные мероприятия в развитии стратегии импортозамещения направлены именно на отрасль гражданского авиастроения.

Анализируя стратегию импортозамещения как основу для повышения кон-

курентоспособности российской авиационной промышленности, как на внутреннем, так и на мировом рынке, можно отметить следующие ее преимущества:

- разработанные Правительством РФ программы и мероприятия направлены на снижение фактического показателя доли импорта в авиастроении, что позволит существенно снизить затраты на комплектующие, которые ранее приобретались у зарубежных компаний. Организация собственного производства позволит уменьшить стоимость выходного продукта в среднем на 5–10%, что повысит конкурентоспособность продукции на мировом рынке;

- стратегия импортозамещения в авиастроительной сфере реализуется под непосредственным контролем и поддержкой государства, что позволяет авиастроительным компаниям снизить зависимость от иностранных инвесторов, как следствие, повысить рентабельность национальной продукции;

- импортозамещение сопряжено с диверсификацией экономики, что выражается в расширении ассортимента посредством производства новых продуктов. Таким образом, расширение обособленной базы российской авиации позволит выпустить на мировой рынок продукцию, обладающую уникальными характеристиками, что повысит ее потребительскую привлекательность;

- развитие национального авиастроения в комплексе со стратегией импортозамещения позволит защитить отечественную экономику от конкурентного влияния иностранных групп при помощи внутреннего тарифного и нетарифного регулирования;

- развитие импортозамещения позволяет снизить импорт продукции зарубежного производства на российский рынок, что повышает привлекательность отечественного производителя на внутреннем экономическом рынке;

- снижение импорта авиастроительной продукции способствует изменению государственной политики в отношении отрасли, что может способствовать развитию налоговых льгот, снижению цен на энергоресурсы, сокращению расходов на транспортировку, изменению процентных ставок внутреннего кредитования, в результате чего се-

бестоимость производства существенно снижается.

Для успешной организации процесса импортозамещения при оптимальном соотношении временных и финансовых затрат особое значение приобретает необходимость разработки алгоритма, позволяющего пошагово определять, что и в какой последовательности нужно осуществлять. Первоочередной задачей для предприятия является выработка стратегии реализации программы импортозамещения (рис. 3).

После этого необходимо сформировать алгоритм организации процесса импортозамещения на предприятии. На рисунке 4 представлен алгоритм организации процесса импортозамещения на предприятии, который может быть положен в основу реализации политики импортозамещения на предприятиях авиационной промышленности.

Реализация стратегии импортозамещения на предприятии возможна только с осуществлением должного контроля за ходом ее выполнения. Для этого должны быть разработаны соответствующие стандарты, должен проводиться постоянный мониторинг всех процессов, проходящих в обеспечении реализации импортозамещения, а также должен проводиться анализ полученных промежуточных результатов. При необходимости проводимые мероприятия могут корректироваться или дорабатываться.

Организация импортозамещения на предприятии – это сложный процесс, состоящий из множества отдельных процессов. При подготовке программы импортозамещения на предприятии важной задачей является оптимизация финансовых и временных затрат. Первоначально предприятие должно определиться со стратегией реализации программы импортозамещения, и только потом разрабатывать алгоритм организации процесса импортозамещения на предприятии. Грамотно выстроенный алгоритм позволяет пошагово определять, что и в какой последовательности нужно осуществлять. Данный алгоритм организации процесса импортозамещения на предприятии может быть положен в основу реализации политики импортозамещения на предприятиях авиационной промышленности.

Развитие стратегии импортозамещения на территории Российской Федерации в отрасли авиастроительного производства способствует повышению

конкурентоспособности российских компаний на внутреннем рынке, а также стимулирует привлекательность продукции для экспорта на внешнем.

Библиографический список

1. Импортозамещение. Министерство экономического развития Российской Федерации Минэкономразвития России. [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/minrec/references/faq/20160115242> (дата обращения: 12.02.2022).
2. Мухин Н.Ю. Стратегии импортозамещения и стимулирования экспорта в экономической политике зарубежных государств // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 2. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategii-importozamescheniya-istimulirovaniya-eksporta-v-ekonomicheskoy-politike-zarubezhnyh-gosudarstv> (дата обращения: 06.02.2022).
3. Доклад о целях и задачах Минпромторга России на 2019 год и основных результатах деятельности за 2018 год. Минпромторг России. [Электронный ресурс]. URL: <https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs//18-19.pdf> (дата обращения: 09.02.2022).
4. Основные результаты деятельности Минпромторга России за 2019 и 2020 годы. Минпромторг России. [Электронный ресурс]. URL: https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs//otchet_19_20.pdf (дата обращения: 01.02.2022).
5. ОАК представила новый долгосрочный прогноз рынка гражданской авиации. ФГБУ «Редакция «Российской газеты». [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2021/07/22/oak-predstavila-novuj-dolgosrochnyj-prognoz-rynka-grazhdanskoj-aviacii.html> (дата обращения: 09.02.2022).
6. «Ростех» рассчитывает заменить 97% импортных комплектующих в новой версии SSJ. [Электронный ресурс]. URL: <https://iz.ru/1096618/2020-12-07/rostezh-rasschityvaet-zamenit-97-importnykh-komplektuiushchikh-v-novoi-versii-ssj> (дата обращения: 15.02.2022).
7. Артющик В.Д., Тихонов А.И. Обеспечение импортонезависимости для повышения конкурентоустойчивости предприятий авиационной промышленности // *Управленческий учет*. 2021. № 9-2. С. 343-348.
8. Артющик В.Д., Гусаков А.Г., Тихонов А.И. Развитие авиационной промышленности Российской Федерации в условиях импортозамещения // *Московский экономический журнал*. 2016. № 3. С. 46.
9. Просвирина Н.В., Тихонов А.И. Факторы конкурентоспособности и перспективы развития российского гражданского авиастроения // *Московский экономический журнал*. 2017. № 3. С. 61.