

АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И НЕОБХОДИМОСТЬ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

© 2015 Вознесенская Анна Александровна

Санкт-Петербургский государственный экономический университет

191023, г. Санкт-Петербург, ул. Садовая, д. 21

E-mail: aa.voznes@gmail.com

Рассматривается состояние развития авиационной промышленности, ее специфика, показатели деятельности, ключевые проблемы эффективного развития отрасли. Большое внимание уделяется реструктуризации предприятий, как наиболее эффективному способу решения существующих проблем. Анализируется механизм проведения реструктуризации.

Ключевые слова: реструктуризация, промышленность, авиация, предприятие, авиационная промышленность, двигателестроение.

В настоящее время особое внимание уделяется проблеме эффективного развития высокотехнологичных отраслей промышленного производства, причем это касается как производств, направленных на создание продукции гражданского назначения, так и военного. Особое место в сегменте наукоемких отраслей промышленности РФ занимает производство авиационной техники.

Уточним, чем обусловлена актуальность развития данного промышленного сегмента, а также обозначим специфику как самой отрасли, так и производимой в ее рамках продукции.

Авиационная промышленность обладает рядом особенностей, среди которых: высокая наукоемкость продукции, высокий научно-технический потенциал, сложная организационная структура, высокая капиталоемкость, длительный жизненный цикл продукции, длительный цикл разработки и производства продукции. Для получения представления о производимой внутри данной отрасли продукции приведем структуру производства авиационной техники (табл. 1).

Важнейшая роль авиационной промышленности в преодолении технологического отставания России от ведущих стран мира, развитие высокотехнологичного сектора российской экономики с точки зрения конкурентоспособности и национальной безопасности, а также тот факт, что авиационная промышленность обладает значительным потенциалом отхода от сырьевой экономики РФ, и обуславливают актуальность развития российского авиапрома.

Общее состояние авиационной промышленности РФ характеризуется следующими экономическими показателями (табл. 2).

Для глубокого понимания тенденций необходимо отметить, что в более ранний период своего существования производство авиационной техники выглядело следующим образом (рис. 1 и 2)¹.

Анализируя статистические материалы, можно сделать вывод о том, что за последнее время в авиастроительной отрасли РФ произошли существенные преобразования. С начала 2000-х гг. органы государственной власти стали проводить

Таблица 1

Структура производства авиационной техники, %*

Самолетостроение	31,1
Авиационное двигателестроение	23,6
Вертолетостроение	18,2
Авиационное ракетостроение	8,1
Авиационное приборостроение	11,1
Авиационное агрегатостроение	7,9

* Мантуров Д.В., Калчанов В.Д. Экономическое обоснование основных направлений организации производства наукоемкой продукции в промышленности России (на примере авиационной промышленности) // Экономический анализ: теория и практика. 2014. № 15. С. 19-26.

Таблица 2

Ключевые показатели деятельности авиационной промышленности РФ (2011-2014 гг.)*

Показатели	2011	2012	2013	2014
Выпуск самолетов военного и гражданского назначения, ед.	102	95	141	170
Выпуск вертолетов военного и гражданского назначения, ед.	262	295	354	399
Выпуск авиационных двигателей военного и гражданского назначения, ед.	690	808	1355	1768
Выручка, тыс. руб.	390 423 394	458 967 587	547 214 123	615 971 547
Производительность труда, тыс. руб.	1542	1827	2335	2683
Численность работников, чел.	326 874	316 806	304 610	294 315
Рентабельность продаж, %	3,7	3,4	4,0	3,9
Рентабельность активов, %	5,9	5,2	6,7	6,2

* Государственная программа Российской Федерации “Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы”. URL: <http://old.minpromtorg.gov.ru/ministry/fcp/avia2013-2025>.

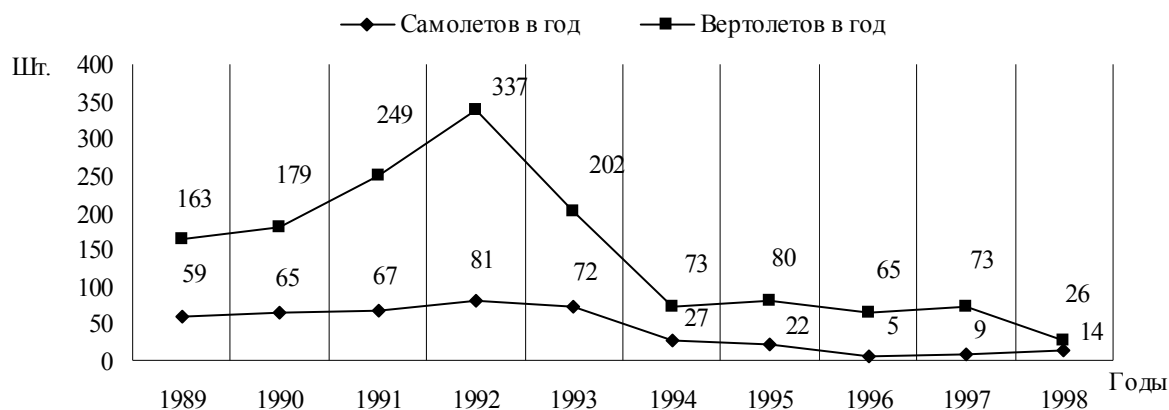


Рис. 1. Выпуск гражданских самолетов (без легких) и вертолетов с 1989 по 1998 г.

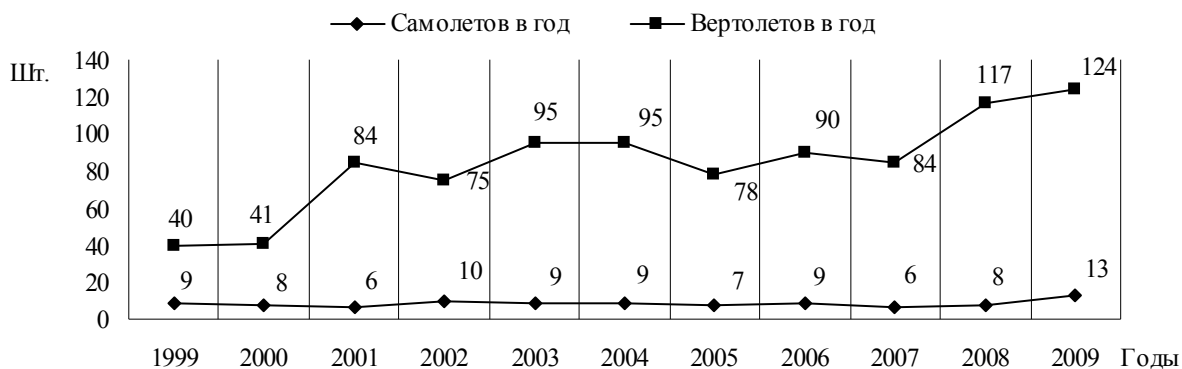


Рис. 2. Выпуск гражданских самолетов (без легких) и вертолетов с 1999 по 2009 г.

политику создания интегрированных структур в рамках традиционных авиастроительных комплексов. Множество обособленных предприятий было объединено в крупные отраслевые государственные корпорации. В результате были созданы такие крупные промышленные объединения, как холдинг “Вертолеты России”, ОАО “Объединенная двигателестроительная корпорация”, ОАО “Объединенная авиастроительная корпорация”, холдинг “Авиационное оборудование” и пр.

Стоит также отметить, что произошло существенное увеличение бюджетного финансирования различных проектов и программ. Также наблюдается положительная динамика выпуска авиационной техники, как военного, так и гражданского назначения. Данная тенденция особенно характерна для российского вертолетостроения.

Положительная динамика наблюдается не только в увеличении натуральных объемов выпуска, но и в создании научной продукции и оказании научно-исследовательских услуг. По итогам 2013 г. объем выполненных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ российского авиапрома увеличился на 30 % по отношению к 2012 г. и составил 176,1 млрд руб. Реализованный объем технологий и услуг технического характера в сфере экспорта за тот же период составил 1,5 млрд руб.²

При переориентации экономики РФ в направлении, отличном от сырьевого, а также при развитии других наукоемких отраслей промышленности, обладающих высоким инновационным потенциалом, существует ряд значительных проблем, требующих тщательного изучения и системного подхода к решению. К таким проблемам экономического развития российской авиастроительной промышленности относятся:

- неоднозначная роль государства. С одной стороны, оно принимает активное участие в реформировании отрасли, путем предоставления финансирования, с другой - выступает в роли регулятора и арбитра;

- недостаток системных мер не прямой государственной поддержки. К мерам не прямой государственной поддержки можно отнести налоговое стимулирование, региональную кластерную политику, доступ к долгосрочным дешевым деньгам и пр.;

- высокая комиссия государственного посредника при заключении контрактов с зарубежными контрагентами. Как известно, предприятия-производители военной продукции, к которым относятся предприятия по производству вертолетов и вертолетных двигателей, не имеют возможности напрямую взаимодействовать с зарубежными контрагентами. Данные взаимоотношения регулируются государственным посредником - организацией, полностью контролирующей объем экспортных поставок военной техники за рубеж. По некоторым данным, размер комиссии составляет порядка 20 % стоимости контракта, при том, что уровень рентабельности некоторых видов продукции составляет не более 5 %;

- социальные ограничения на пути проведения реструктуризации. К данным ограничениям можно отнести необходимость оптимизации организационной структуры предприятий - избавление от непрофильных активов, автоматизация

производственных участков, передача некоторых видов деятельности на аутсорсинг, с одной стороны, и препятствие сокращению численности персонала в целях проведения данной оптимизации - с другой;

- использование российскими предприятиями устаревших бизнес-моделей. Большинство российских производственных предприятий используют устаревшие и неэффективные технологии, не имеют международных сертифицированных систем контроля качества, у персонала отсутствуют ключевые компетенции, слабо развита преемственность накопленного опыта между поколениями, основные производственные фонды характеризуются высокой степенью износа и пр.;

- приостановка процесса корпоративной интеграции - в России созданы вертикально интегрированные структуры, но механизм взаимоотношений между головной структурой и предприятиями не доведен до соответствующего уровня;

- продуктовая линейка корпораций недостаточно сбалансирована, зачастую наблюдается дублирование программ;

- низкая производительность труда - производительность труда в авиастроении, включая поставщиков всех уровней, в 7,3 и в 9,2 раза ниже, чем в ЕС и США, соответственно;

- низкий технологический уровень производственных мощностей авиационных двигателестроительных предприятий;

- незначительное участие российских производителей ПКИ в международной кооперации - доля России на мировом рынке двигателей, агрегатов и приборов составляет 0,4 %, 1,5 % и 2,6 %, соответственно.

Все перечисленные проблемы являются следствием несбалансированного и некомплексного подхода к управлению таким стратегически важным производственным блоком, как производство авиационных двигателей. Эффективное решение сложившихся проблем как общеэкономического характера, так и внутренних проблем отдельного предприятия позволит говорить о росте российской экономики и перераспределении ее приоритетных направлений.

На сегодняшний день Российская Федерация успешно занимается производством авиационной техники, но что касается производства двигателей, то здесь существует глобальная проблема, которая требует скорейшего разрешения, - отсутствие серийного производства двигателей, в

частности вертолетных, полного цикла, полностью российской комплектации. В производстве вертолетных двигателей РФ занимается научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками, а также проводит сборку и испытание двигателей. Для наглядности отметим, что потребность в вертолетных двигателях со стороны Министерства обороны составляет 250-300 двигателей ежегодно. Решение сложившейся проблемы сделает РФ независимой от внешнеполитических колебаний, что особенно актуально в условиях кризиса.

Наиболее эффективным решением проблемы отсутствия двигателей полностью российской комплектации является создание собственной производственной площадки путем проведе-

ния системной реструктуризации действующих авиационных промышленных предприятий.

В современном мире практически все сферы деятельности, так или иначе, соприкасаются с авиацией, а следовательно, и с производством авиационной техники. Более того, без создания развитой и конкурентоспособной отрасли авиационной промышленности вряд ли возможно существование сильного и независимого государства, и наша страна не является исключением.

¹ Колпаков С.К. История авиационной промышленности. URL: <http://www.ru-90.ru/node/1322>.

² Объем выполненных в российском авиапроме научных работ в 2013 году увеличился на 130%. URL: <http://tass.ru/nauka/1226538>.

Поступила в редакцию 02.05.2015 г.