УДК 338.4

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Полицинская Е.В., Сергеева Д.А., Стрековцова Т.А.

Юргинский технологический институт (филиал) ФГАОУ ВО Национальный исследовательский Томский политехнический университет», Юрга, e-mail: Katy031983@mail.ru

В статье приводится сравнительный анализ авиастроительной отрасли России на мировом рынке. Представлен анализ финансово-экономических показателей ведущих стран ведущих зарубежных и российских авиастроительных компаний. Выявлены основные проблемы, мешающие развитию авиационной промышленности в России, и предложены рекомендации по их преодолению.

Ключевые слова: авиастроительная отрасль, российский парк гражданской авиации, конкурентоспособность

ANALYSIS AND PROSPECTS OF RUSSIAN AIASTROITELNOY INDUSTRY

Politsinskaya E.V., Sergeeva D.A., Strekovtsova T.A.

FSAEI VO «Yurginskij Technological Institute (branch) of Tomsk Polytechnic University», Yurga, e-mail: Katy031983@mail.ru

The article provides a comparative analysis of Russia's aircraft industry in the world market. The analysis of the financial and economic indicators of the leading countries of the leading Russian and foreign aircraft manufacturers. The main problems hindering the development of the aviation industry in Russia and offers recommendations for overcoming them.

Keywords: Aircraft industry, the Russian fleet of civil aviation competitiveness

Авиастроительная отрасль является самой высокотехнологичной и системообразующей, в ее состав входит самолетостроение, вертолетостроение и двигателестроение.

Авиационная отрасль является специфическим сектором экономики и обладает, вне зависимости от региональной или национальной принадлежности, некими общими особенностями, которые присущи как самой отрасли, так и ее продукции. Специфика авиационной отрасли проявляется в следующем:

1. Высокая наукоёмкость продукции;
2. Высокая капиталоёмкость продукции;
3. Сложность продукции;
4. Длительный жизненный цикл продукции;
5. Высокая длительность производственного цикла;
6. Высокая длительность производственного цикла;
7. Высокий уровень специализации отраслевых сегментов;
8. Сложная структура отрасли.

Несмотря на свою специфичность, последние годы мировая авиационная промышленность развивалась с темпом, превышающим темп роста экономик стран-производителей авиационной техники. На диаграмме 1 представлена ддинамика и структура валовой выручки мировой авиапромышленности (без России и некоторых других стран).

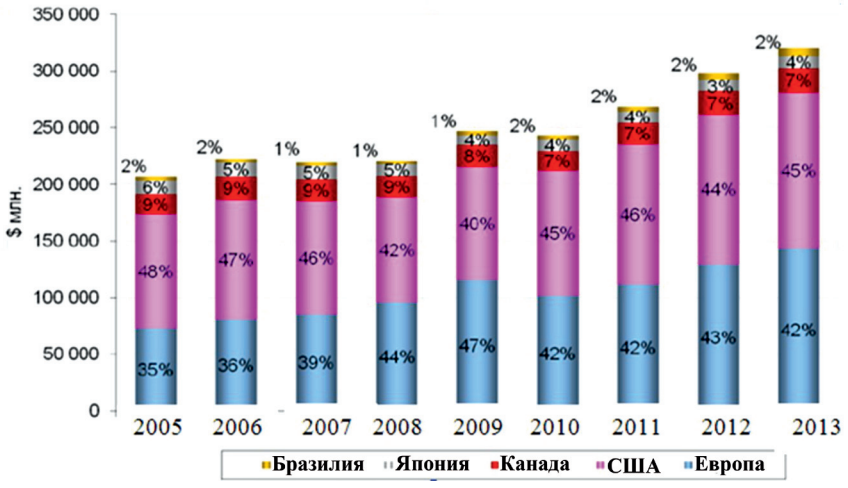

Диаграмма 1. Динамика и структура валовой выручки мировой авиапромышленности (без России и некоторых других стран)

Как видно из диаграммы, Более 85% доходов приходится на авиапромышленные предприятия США и стран ЕС (Евросоюз). Оставшуюся долю делят между собой авиапромышленность Канады, Бразилии и Японии.

На следующей диаграмме 2 отражено соотношение военной и гражданской продукции авиапромышленных комплексов стран-производителей. Как видно из диаграммы 2 доля гражданской авиапродукции в общем объеме продаж составляет около 60%. При этом существенными являются национальные различия. Например, авиастроительные отрасли Канады и Бразилии имеют ярко выраженную гражданскую ориентацию – доли военной продукции в структуре доходов отрасли этих стран составляют 22% и 8% соответственно [1].

В Европе и в США превалирование гражданской составляющей менее выражено. Российский авиастроительный комплекс в значительно большей степени ориентирован на выпуск продукции военного назначения, чем авиапромышленность основных стран-авиапроизводителей. Примерно 80% дохода от продаж российского авиапрома приходится на долю военной продукции [2].

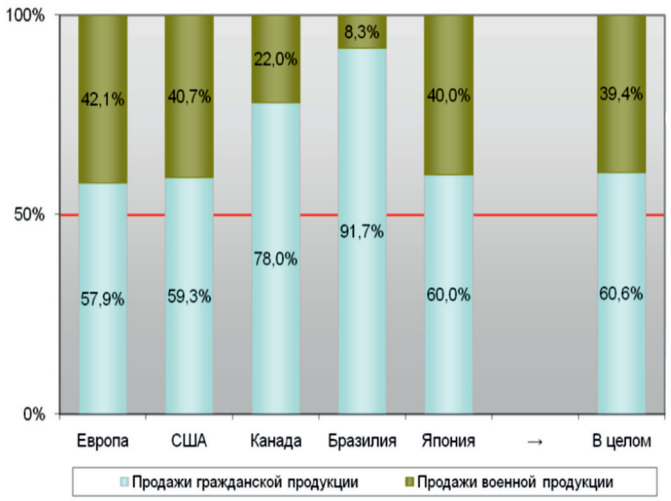

Диаграмма 2. Соотношение военной и гражданской продукции авиапромышленных комплексов стран-производителей

Далее представим сравнительный анализ на НИОКР (научно исследовательские и опытно-конструкторские разработки) в авиационной промышленности разных стран и лидеров национального авиастроения (информация за 2013 г.). Данный анализ представлен на диаграмме 3.

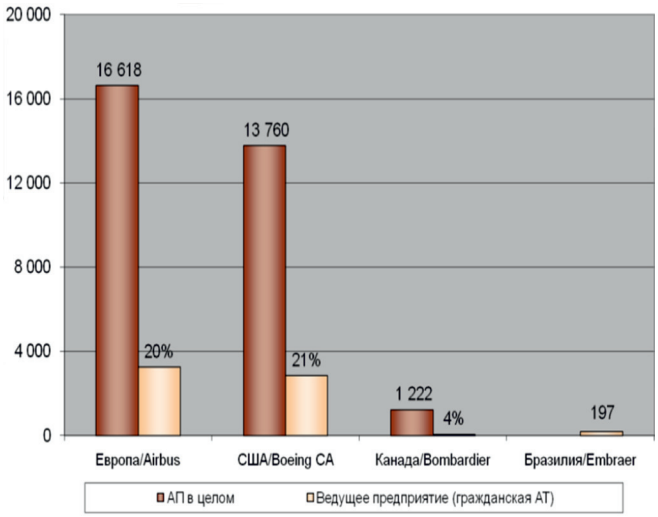

Диаграмма 3. Сравнительный анализ расходов на НИОКР в авиационной промышленности разных стран и лидеров национального авиастроения (2013 г.)

Среди гражданских авиастроительных компаний наибольшие расходы на НИОКР выделяют Boeing и Airbus. Эти две компании обеспечивают примерно одну пятую от расходов на НИОКР в авиационной промышленности. Направленность этих расходов преимущественно гражданская. Совокупно компаниями Airbus, Boeing, Bombardier и Embraer в 2013 году на программы исследований и разработок в гражданском авиастроении было потрачено 6,3 млрд. долларов США.

Объем и структура российского финансирования НИОКР в авиастроении значительно меньше. Совокупный объем бюджетного и внебюджетного финансирования на военные и гражданские НИОКР в области авиастроения можно оценить на уровне 42–45 млрд. руб. При этом основной источник финансирования – это государственный бюджет. Объем бюджетного финансирования по ФЦП развития гражданской авиатехники превысил в 2010 г. 20 млрд. руб. Говоря России, в табл. 1 представлены вважнейшие финансово-экономические характеристики ведущих зарубежных и российских авиастроительных компаний.

Таблица 1

Основные финансово-экономические показатели ведущих зарубежных и российских авиастроительных компаний

Компания	Объем продаж, млрд долл.	Основной капитал, млрд долл.	Численность занятых, тыс. чел.	Объем продаж на 1 занятого, тыс. долл.
Зарубежные				
«Boeing» (США)	64,3	33,2	160,5	400,7
EADS («Airbus»)	60,6	52,2	121,7	498,0
«Bombardier» (Канада)	17,7	10,8	65,2	271,1
«Embraer» (Бразилия)	5,4	6,0	18,9	284,1
Российские				
«Сухой»	1,2	-	31,0	38,7
«Иркут»	1,3	-	-	-
Воронежское акционерное авиастроительное общество (ВАСО)	0,23	-	7,2	31,9
ЗАО «Авиастар»	0,05	-	-	-
«Авиакор»	0,02	-		
Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова (КАПО)	0,01	-	6,1	1,6

Данные табл. 1 свидетельствуют, что крупнейшие оборонные авиастроительные компании, такие как «Сухой» и «Иркут» отстают по объемам продаж от бразильской компании «Embraer» в четыре раза, а от «Boeing» и «Airbus» – почти в 50 раз. В связи с этим в 2005 г. была принята программа консолидации отрасли под зонтиком единой государственной организации – Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), в состав данной программы вошли «Иркут», «Ильюшин», «Сухой», «Туполев» и другие крупные авиастроительные предприятия. Цель программы – создать условия для оптимизации производства и сокращение потерь и убытков.

Реализация программы разделена на три этапа: реорганизация и кризисное управление (2007–2010 гг.), стимулирование развитию существующих проектов (2010–2015 гг.) и дальнейшее развитие в рамках новой структуры (2015–2025 гг.) [3]. Срений возраст авиапарка главных российских и зарубежных авиакомпаний можно увидеть в табл. 2.

Из табл. 2 можно увидеть, что самый большой показатель среднего возраста имеет российская авиакомпания Ютэйр-22,7 лет, самым наименьшим показателем обладает зарубежная авиакомпания Emirates Airlines (ОАЭ) – 3 года. Возраст авиакомпаний колеблется, как вы уже убедились, в диапозоне от – 3–22,7 лет [3].

Далее перейдем к табл. 3, которая позволяет увидеть сравнительную конкурентоспособность российских и зарубежных самолетов.

Из табл. 3 видно, что стоимость российского самолета Ту-334 при вместимости больше практически 50% ниже стоимости бразильских и канадских аналогов, а стоимость Ил-96 при равной пассажировместимости почти в три раза ниже стоимости Airbus и Boeing. Однако, несмотря на это российские авиакомпании, включая государственный «Аэрофлот», упорно продолжают приобретать зарубежные самолеты, отказываясь от российских [3].

Таблица 2

Средний возраст авиапарка главных российских и зарубежных авиакомпаний

Российские авиакомпании	Средний возраст, лет	Зарубежные авиакомпании	Средний возраст, лет
Аэрофлот	5,6	Emirates Airlines (ОАЭ)	3
Сибирь (S7)	9,4	Australian Airlines (Австралия)	4,9
Россия	12,4	Singapore Airlines (Сингапур)	6
Уральские авиалинии	15,3	China Eastern Airlines (Китай)	7
Донавиа	16,4	Air Astana (Казахстан)	7
ВИМ-Авиа	16,7	Lufthansa (Германия)	7,5
Трансаэро	18,2	GOL Transports Aereos (Бразилия)	7,5
Sky Express	20	Air France (Франция)	8,5
КД авиа	21,2	Air India (Индия)	9,8
Нордавиа	22.3	British Airways (Великобритания)	10
Ютэйр	22,7	United Airlines (США)	10

Таблица 3

Сравнительная конкурентоспособность российских и зарубежных самолетов

Тип самолета	Число пассажиров	Стоимость, млн долл.	Топливная эффективность, г/пасс.-км
Ил-96	300	58	
Зарубежные аналоги:			
А-330-300	295	185	
Boeing-767-300	295	170	
Ту-204	210	40–45	19,3
Зарубежные аналоги:			
А-320	220	90	18,5
Boeing-757-200	216	80	23/4
Ту-334	100–140	17–20	20
Зарубежные аналоги:			
Embraer (Бразилия)	78-118	27-35	
Bombardier (Канада)	70-90	24-40	

Таким образом, из проведенного анализа можно выделить следующие проблемы, которые мешают развитию авиационной промышленности в России:

– трудоемкий процесс обновления парка;

– тенденция к сокращению мелких авиационных компаний, то есть формирование олигополии;

– плохое состояние взлетно-посадочных полос;

– устаревшее оборудование и в том числе авиационного парка;

– авиационный транспорт один из самых аварийных;

– небольшой спрос на воздушные перевозки.

Для преодоления выявленных проблем необходимо:

– нужна принципиально новая для России система государственного стимулирования приобретения авиатехники экспортерами;

– стимулирование внутреннего спроса, и прежде всего спроса со стороны маленьких незначительных региональных авиакомпаний;

– совершенствование системы госгарантий, которые позволят использовать при исполнении гарантий английское право;

– развитие системы субсидирования процентных ставок на кредитование самолетов в целях обеспечения наиболее привлекательного финансового пакета;

– развитие института лизинга через законодательное оформление схемы оперативного лизинга [4].

Список литературы

1. Бойкова М.В. Авиация будущего // М.В. Бойкова, С.Д. Гаврилов, Н.А. Гавриличева // Форсайт – № 1 (9). – 2009. – С. 5–15.

2. Денисов В.Т. Управление инновационным развитием гражданского самолетостроения / В.Т. Денисов, Д.Д. Денисов // Экономика промышленности – № 1. – 2008. – С. 26–30.

3. Российское авиастроение: по ком звонит колокол? [Электронный ресурс]: Режим доступа – http://www.perspektivy.info/rus/.

4. Лизинг как инструмент модернизации экономики. Сдерживающие факторы и проблемы [Электронный ресурс]: круглый стол в Госдуме 6.10.2011. – Режим доступа: http://leasing-community.ru/.