

РАЗВИТИЕ АВИАПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА – СТРАТЕГИЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЛИДЕРСТВА В ВЕДУЩЕМ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОМ СЕКТОРЕ

В статье рассматриваются основные пути стратегического развития России и будущее авиапромышленного комплекса как одного из исторически значимых комплексов России и потенциально имеющего большую конкурентоспособность не только на рынках развивающихся стран, но и среди мировых лидеров по производству воздушных судов.

Ключевые слова: стратегия, инновации, авиапромышленный комплекс, конкурентоспособность, управление.

В настоящее время Россия по примеру ведущих мировых держав и интеграционных образований (таких как ЕС) формирует стратегии развития. В России разработана концепция стратегического развития на долгосрочный период – «Стратегия – 2020», в которой выделяются три варианта стратегии инновационного развития страны [1]: вариант инерционного импортоориентированного технологического развития; вариант догоняющего развития и локальной технологической конкурентоспособности; вариант достижения лидерства в ведущих научно-технических секторах и фундаментальных исследованиях.

Первый вариант обрекает страну на технологическое отставание от ведущих стран Запада, а в перспективе – и на проигрыш в конкуренции инноваций. Это вариант первоначальной китайской стратегии инновационного развития, «инновационность» и конкурентоспособность которого достигается только в сообществе менее развитых стран. В дальнейшем следование этому варианту ведет к колоссальному отставанию от ведущих держав. Второй вариант развития также не является в классическом смысле стратегией инноваций, так как обусловлен развитием энергосырьевого сектора, а прикладная наука концентрируется лишь около тех отраслей, которые имеют большой коммерческий успех.

При первых двух вариантах развития мы наблюдаем увеличение притока иностранных инвестиций, покупки импортного оборудования. Косвенным фактором следования этой стратегии следует считать рост объемов пользования такими финансовыми инструментами,

как финансовый лизинг, инжиниринг, консалтинг, импорт лицензий, ноу-хау и т. д.

В период кризиса резко упал клиентский поток по лизинговым сделкам в РФ. Однако в 2010 г. рынок стал неожиданно быстро восстанавливаться. Уже за первый квартал 2010 г. объем импортируемых лизинговых услуг превысил почти вдвое объем 2009 г. Уже по итогам работы нескольких месяцев 2010 г., лизинговая компания Europlan отметила прирост объемов нового бизнеса в 2,4 раза по сравнению с показателем за аналогичный период прошлого года. За указанный период компания заключила 5892 договора финансовой аренды транспорта, различной техники и оборудования на сумму свыше 8,6 млрд руб. (285 млн долл.).

С другой стороны, после кризиса 2008–2009 гг. резко активизировалось новое промышленное строительство: с мая по июль 2010 г. начато или запущено более 70 инвестиционных проектов на сумму 25,6 млрд долл. [2]. С одной стороны, это положительный факт и его можно рассматривать как следование стратегии инновационного развития по третьему варианту или как минимум, смешанной стратегии развития. Она провозглашается как наиболее оптимальная в российских условиях, так как сочетает элементы стратегии лидерства в некоторых сегментах. В последних имеются (или могут быть быстро созданы) конкурентные преимущества с реализацией догоняющей стратегии в большинстве секторов экономики и промышленности, параллельно с восстановлением инженерного и конструкторского потенциала. Однако при изучении перечня инвестиционных проектов, становится ясно, что

это отнюдь не смешанный вариант развития, а в лучшем случае вариант догоняющего развития и локальной конкурентоспособности, которая не имеет будущего, так как ее успех строится на энергосырьевом секторе экономики. Так, среди инвестиционных проектов выделены: широкомасштабная программа реновации электросетевого комплекса. Имеются планы строительства нефтеперерабатывающих предприятий нового поколения, выпускающих топливо в стандартах «евро-4» и «евро-5»; программа развития нефтехимического производства «Сибур» [2]; программа строительства новых генерирующих мощностей стоимостью 400 млрд руб. «Русгидро»; до 2030 г. в России предстоит построить 25 тыс. км новых газопроводов и т. д. И среди этого – небольшая «мета-программа» «Курорты Северного Кавказа» ценой 15 млрд долл. Более того, несмотря на явную неконкурентоспособность многих российских отраслей промышленности и сферы услуг, можно наблюдать значительный отток наших технологических инноваций, которые наши производители не могли или не захотели, или же посчитали неприбыльным внедрить на российских предприятиях. Эти технологии укрепляют мощь иностранных производителей, отработанные технологические линии которых мы активно скупаем, делая технологическое отставание гигантским. Импортные технологии приобретаются предприятиями как сырьевых, так и обрабатывающих отраслей. А взамен получаем лишь некоторую валютную выручку, которая в большинстве своем идет не на развитие и поддержку предприятий, а оседает на неизвестных счетах. Подобная динамика экспорта также свидетельствует о выбранном первом или втором вариантах развития страны.

Третий вариант развития экономики – более привлекательный как с экономических, так и с политических позиций, одновременно является существенно более затратным, поскольку предполагает масштабное государственное финансирование исследований и разработок, прежде всего, фундаментального характера, содействие скорейшей коммерциализации создаваемых перспективных результатов, активный поиск и формирование новых рынков, новых ниш и сегментов в рамках существующих рынков и, наконец, поддержку выхода на них российских компаний.

Среди концентрированных высокотехнологичных секторов – авиастроение, космический и оборонно-промышленный комплекс, атомная энергетика. Для этих секторов характерно наличие крупных компаний с внутрифирменной наукой, сильная вертикальная кооперация, существенный экспортный потенциал.

Одной из важнейших исторически значимых отраслей является авиационная. Именно она позиционируется правительством в качестве отраслей-лидеров, которые будут формировать технологическую мощь России. Действующий парк коммерческой авиации состоит из более чем 1,5 тыс. самолетов, включая 479 воздушных судов иностранного производства. А средний возраст самолетов составляет 21 год. 70% взлетно-посадочных полос на отечественных аэродромах было построено более 40 лет назад, и у них высокая степень износа.

Для развития авиапромышленного комплекса в нашей стране есть все предпосылки: начиная с 2010 г. воздушный транспорт более, чем на 30% превысил пассажирооборот железнодорожного транспорта в дальнем сообщении, хотя в 2000 году уступал ему более, чем в 2 раза; по итогам 2011 г. пассажирооборот воздушного транспорта больше, чем железнодорожного, уже на 50%. Более того самолеты российских производителей востребованы на зарубежных рынках и есть резервы по увеличению конкурентоспособности, так как сильна конструкторская мысль. Даже несмотря на все трудности и отсутствие дотаций и государственной поддержки, производимые самолеты могут претендовать на лидерство на мировой арене.

Так, в 2009 г. Россия неплохо представила новинки авиастроения на международном авиационно-космическом салоне «Paris Air Show-2011» в Ле-Бурже, где центральным событием выставки стал премьерный показ авиалайнера «Sukhoi Superjet 100», поскольку он – единственный новый пассажирский самолет, показанный посетителям салона во время демонстрационных полетов. Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) заключила договор с индонезийским региональным авиаперевозчиком «SKY AVIATION» на поставку 12 самолетов «Сухой-СуперДжет-100» в базовой конфигурации. Он оценивается в 379,2 млн долл. Поставка лайнеров запланирована в период с 2012 до 2015 г. Итальянская авиакомпания «Blue Panorama»

планировала приобретение восьми самолетов «Sukhoi Superjet 100» с опционом еще на четыре машины. Стоимость заказа составляет 370 млн долл. Поставки заказанных самолетов SSJ100/95В планируется начать в конце 2012 г.

Однако в настоящее время, как показал крупнейший авиасалон «Фарнборо-2012», мировая авиационная индустрия начала торможение. Производителям самолетов удалось получить твердые заказы на сумму чуть более 30 млрд долл. Это ровно в полтора раза меньше, чем два года назад, и почти втрое меньше, чем на «Фарнборо-2008». Это объясняется тем, что несмотря на общий рост пассажиропотока, суммарная прибыль авиакомпаний мира в этом году, по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), сократится с 7,9 млрд до 3 млрд долл. Причем прибыльность индустрии в целом будет обеспечена только за счет показателей авиакомпаний из Азии и Америки. А вот европейские авиаперевозчики из-за долгового кризиса и начавшейся в регионе рецессии в этом году получают убыток на общую сумму почти 1,1 млрд долл. Это не могло не отразиться на восстанавливающейся мощи российского авиакомплекса, так как резерв в конкурентоспособности крайне невелик, а также в связи с тем, что большинство авиакомпонентов российских производителей самолетов – импортные. Вопреки ожиданиям, отечественные авиастроители не только не получили новых крупных заказов на свои лайнеры, но и лишились старых: малайзийская компания «Сгесом», разместившая два года назад твердый заказ на приобретение 50 самолетов МС-21, отказалась от своих обязательств, переведя его в опцион; авиакомпания «Aravia», стартовый заказчик лайнера «Superjet 100», отказалась от приобретения второго лайнера.

Корпорация «Boeing» смогла продать в общей сложности более 200 новых лайнеров на сумму свыше 21 млрд долл. и по всем показателям намного опередила «Airbus». Самые крупные заказы американский гигант получил от двух лизинговых компаний – «GECAS» и «Air Lease Corporation». Первая приобрела 100 самолетов нового семейства «Boeing 737 MAX», а вторая – 75 [3]. На сегодня общий портфель заказов «Boeing» на новые узкофюзеляжные лайнеры составляет чуть более тысячи самолетов, тогда как у «Airbus» он достиг полутора

тысяч. В результате «Airbus» смог подписать твердые контракты на поставку всего около ста самолетов общей стоимостью чуть менее 8 млрд долл. А самым крупным заказчиком европейского концерна стала малоизвестная китайская лизинговая компания «CALC», купившая 36 самолетов «A 320 NEO». Еще 20 таких же машин заказала авиакомпания «UTair».

Для повышения конкурентоспособности российских предприятий авиастроения необходимо решить ряд проблем. В настоящее время на ведущих авиастроительных предприятиях существуют следующие проблемы, связанные с их системами управления:

- проблема взаимодействия между отделами (отсутствие оперативности и ответственности за принятие решений, нарушение связей прямого и обратного характера);
- пересечение и дублирование функций внутри и между службами;
- наличие излишних структурных единиц;
- отсутствие или нечеткие регламенты в документации;
- острая нехватка квалифицированных кадров.

Наиболее типичными индикаторами, сигнализирующими о наличии проблемы в функционировании системы управления, являются: сбой в планируемых сроках производства, отсутствие оперативной информации и высокий уровень издержек на содержание управленческого аппарата [4, 132].

Для привлечения высококвалифицированного персонала необходимо позиционирование авиационной отрасли как: локомотива российской высокотехнологичной промышленности, динамично развивающейся отрасли, обеспечивающей возможность карьерного роста, инвестирующей в обучение и развитие персонала.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) на сегодняшний день имеет ряд приоритетных проектов. К таким следует отнести следующие: создание специального федерального фонда для талантливых студентов вузов, готовящих специалистов для аэрокосмической отрасли, разработка современных отраслевых персональных стандартов, создание внутриотраслевого Центра переподготовки кадров и увеличение НИОКР, заказываемых отраслью вузам. На Западе из бюджета дают 85% на покрытие затрат образовательных учреждений. Схема

обеспечения молодых специалистов жильем Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ЦИАМ) состоит в следующем: треть платит выпускник вуза, треть платит отдел института из контрактных денег и треть платит институт. В ОАО ОКБ Сухого действует программа работы с молодыми специалистами по трем уровням:

1. Целевые контракты – установление стартового оклада в зависимости от стажа на предприятии в период учебы, установление специальных персональных надбавок к окладу для всех молодых специалистов, надбавка за стаж работы на предприятии, начиная со стажа в один год.

2. Система кураторства – закрепление кураторов за перспективными молодыми специалистами; мотивирование кураторов, обучение кураторов.

3. Совет молодых специалистов – выборный орган, конкурс на лучшую научно-техническую работу, научно-технические конференции, организация молодежных корпоративных мероприятий.

Действует также система работы с кадровым резервом по трем уровням.

1. Отбор: оценка кандидата в резерв руководителем, центр оценки, фиксирование обязательств участника программы резерва.

2. Подготовка: программы обучения резерва продолжительностью 1–2 года; назначение куратора; подготовка резерва главных конструкторов и директоров программ; защита вы-

пускных работ, поощрение за лучшие результаты обучения, внутренние сертификаты.

3. Продвижение: мониторинг продвижения сотрудников.

Вопрос состоит в том, с какой численностью занятых в авиапроме надо подойти к 2015 г. Если принять выработку на одного занятого в российском авиапроме в 2015 г. в 100 тыс. долл., то соответственно численность занятых должна составить примерно 120 тыс. человек. В настоящее время 40% занятых в авиапроме – специалисты с высшим образованием. Это означает, что при сохранении доли специалистов с высшим образованием в авиапроме их численность в 2015 г. составит 50–100 тыс. человек. Причем, не менее половины сегодня работающих специалистов с высшим образованием к 2015 г. уйдет на пенсию, то есть 25–50 тыс. человек с высшим образованием должны быть приняты на работу заново.

Организация ОАК должна работать параллельно с созданием корпоративного университета на базе Ассоциации аэрокосмических вузов. Именно ему надо доверить подготовку и переподготовку в отрасли, но он не должен быть оторван от российской системы высшего образования. В Силиконовой долине группа Прогрестех создала ассоциацию АМБАР – Ассоциацию профессиональных российских эмигрантов, которые не хотят развивать связи с Россией. Это та самая «пятая колонна», которая многое может сделать для России.

19.12.2012

Список литературы:

1. Инновационная Россия – 2020 (стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года) / Минэкономразвития. – Москва, 2010.
2. Сиваков Д., Лебедев В. Деньги есть, ума не хватает [Электронный ресурс] // Эксперт. – 2010. – № 38. – Режим доступа: http://expert.ru/expert/2010/38/dengi_est_uma_ne_hvataet/
3. Хазбиев. Boeing ушел в отрыв // Эксперт. – 2012. – № 6. – С. 45.
4. Денисов В. Т., Савкина М. В., Денисов Д. Д. Механизм управления внешнеэкономическим потенциалом самолетостроительных предприятий. – Саратов: изд-во Саратовского института РГТЭУ, 2011. – 190 с.

Сведения об авторах:

Авдеева Екатерина Сергеевна, профессор кафедры мировой экономики и управления внешнеэкономической деятельностью Саратовского государственного социально-экономического университета, кандидат экономических наук
410033, г. Саратов, ул. Радищева, 89, тел. (8452) 443381, e-mail: avdeeva_ek@mail.ru

Денисов Денис Дмитриевич, финансовый университет при Правительстве Российской Федерации