

*А.М. Исупов**

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА К РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКЕ (на примере Самарской области)

В данной статье предпринята попытка выявить основные направления государственной поддержки гражданского авиастроения на региональном уровне, показать значимость авиационной промышленности, в частности гражданского авиастроения, для перспективного развития российской экономики на материалах Самарской области. Показаны проблемы авиапромышленного комплекса Самарской области; представлена схема взаимодействия государства, авиапредприятий, банков и лизинговой компании, реализация которой могла бы способствовать более быстрому обновлению парка воздушных судов российских авиаперевозчиков.

В 1990-е гг. Россия пережила кризис, обусловленный резкой сменой приоритетов и в целом модели экономического развития. Среди негативных последствий кризисных явлений — уменьшение объемов промышленного производства, высокий уровень инфляции, падение уровня жизни значительной части населения, увеличение разрыва в уровне доходов разных слоев общества.

После 1998 г. в результате девальвации рубля сформировались определенные возможности роста, однако к настоящему времени они практически исчерпаны. Что касается экспорта нефти и, соответственно, цен на нефть как источника роста, то для них характерны значительные колебания во времени. Кроме того, во всем мире идет активный поиск заменителей нефти. Следовательно, российскому экспорту придется со временем переориентироваться на продукцию высокой переработки, а экономический рост строить на основе увеличения производства высокотехнологичной продукции, что позволит стране улучшить свои позиции в мире.

Подъем конкурентоспособности экономики в сложившейся ситуации может быть только результатом технико-технологических и организационных прорывов на наиболее актуальных и перспективных экономических направлениях. Одним из способов минимизации затрат и экономических рисков может стать выбор одного «пилотного» направления. Оно не просто объединит в себе наивысшие достижения науки и техники: рождающиеся в нем прорывные решения и разработки должны быть приемлемы и экономически привлекательны для целого ряда других направлений. На данном этапе мирового развития в роли такого «пилотного» направления объективно выступает современная авиационная промышленность [1.С.36]. Действительно, по данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), авиакосмическая отрасль является самой высокотехнологичной: норма затрат на исследования и разработки в данной отрасли составляет 29,1% к добавленной

* © Исупов А.М., 2006

Исупов Андрей Михайлович — кафедра менеджмента Самарского государственного университета

стоимости против 24,6% в приборостроении и 13,3% — в автомобилестроении [2.С.37]. Кроме того, перспективы развития любой отрасли во многом определяются спросом на продукцию, которую она производит. По оценкам специалистов, в предстоящие 20 лет российским авиакомпаниям потребуется свыше 600 магистральных самолетов [3].

Для Самарской области вышесказанное представляется особенно актуальным, так как гражданское авиастроение является одной из системообразующих отраслей ее экономики. До распада Советского Союза Куйбышевский авиационный завод выпускал в значительных количествах пассажирские самолеты марки «Ту» (это были, главным образом, Ту-154) как для «Аэрофлота», так и для авиаперевозчиков зарубежных стран: Афганистана, Болгарии, Венгрии, Йемена, Китая, Северной Кореи, Кубы, Румынии, Сирии, Чехословакии, Эфиопии [4.С.1].

Значимость данной отрасли для современной экономики региона подтверждает тот факт, что в соответствии с недавно принятой Стратегией социально-экономического развития Самарской области до 2020 г. одним из приоритетных направлений устойчивого развития Самарской области является авиационное машиностроение [3]. Это говорит об официальном признании со стороны региональных властей необходимости государственной поддержки гражданского авиастроения. Признанием такой необходимости на федеральном уровне можно считать Федеральный закон от 8 января 1998 года № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации», Федеральную целевую программу «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 — 2010 годы и на период до 2015 года», утвержденную постановлением Правительства РФ от 15 октября 2001 г. № 728, а также Указ Президента РФ от 20.02.2006 г. №140 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация» [5].

Авиастроительный комплекс Самарской области включает в себя целый ряд предприятий и организаций, в том числе ОАО «Авиакор — авиационный завод» (современное название Куйбышевского авиационного завода), ОАО «Моторостроитель», ОАО «Металлист — Самара», ОАО «Авиаагрегат», ОАО «Гидроавтоматика», ГОУ ВПО «Самарский государственный аэрокосмический университет», некоммерческое партнерство «Легкая авиация» [6.С.11-13]. В рамках данной статьи государственная поддержка гражданского авиастроения на региональном уровне будет рассмотрена на примере ОАО «Авиакор — авиационный завод», а также программы развития малой авиации в Самарской области.

С началом перехода России к рыночной экономике у многих российских предприятий возникли проблемы, связанные со снижением или даже с отсутствием спроса на выпускаемую ими продукцию. Причем эти трудности затронули не только оборонно-промышленный комплекс, но и многие производства товаров гражданского назначения. Не стал исключением и Самарский авиационный завод. В первой половине 1990-х гг. государство перестало закупать самолеты, в том числе изготовленные в г. Самаре, в прежних количествах, а возникшие на базе «Аэрофлота» частные авиаперевозчики не обладали достаточным объемом средств для приобретения новых самолетов. Сократились заказы из зарубежных стран, что не в последнюю очередь было связано с распадом в 1991 г. Совета экономической взаимопомощи. Резкое падение объемов производства готовых самолетов на «Авиакоре» демонстрирует таблица [7.С.20; 8.С.21].

Таблица

Динамика производства гражданских самолетов в г. Самаре

Год	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Кол-во самолетов, ед.	39	37	10	9	1	3	6	-	1	2	-	1

С 1994 по 2001 гг. на предприятии дважды начиналась процедура банкротства. Дальнейшие планы менеджмента завода были связаны с новой моделью гражданского самолета для региональных пассажироперевозок — Ан-140 (разработан в АНТК им. О.К. Антонова). Это входило в некоторое противоречие с недавним прошлым предприятия, которое многие годы сотрудничало с КБ А.Н. Туполева (ныне — ОАО «Туполев»). Но тогда, в 1997 г., речь шла о выживании «Авиагора», в связи с чем и было решено остановиться на перспективном проекте самолета Ан-140, который уже прошел сертификацию и эксплуатируется украинскими авиаперевозчиками для полетов как внутри страны, так и в государства Западной Европы [9.С.12-14]. Самолет Ан-140 не только соответствует всем современным требованиям по уровню шума и загрязнения окружающей среды, но и конкурентоспособен по цене. Самолет стоит 8,5 млн долл. (без НДС), что значительно ниже стоимости аналогичных новых западных машин. Например, самолет Dash-8Q300 канадской фирмы Bombardier 2002 года выпуска, схожий по техническим характеристикам с Ан-140, стоит порядка 14,5 млн долл. Кроме того, по мнению начальника департамента рекламы и связей с общественностью фирмы «Сухой — Гражданские самолеты» Ольги Каюковой, «применение самолетов Embraer и Bombardier в российских регионах ограничено, так как эти самолеты рассчитаны на посадку на хорошо оборудованных аэродромах, которые тяжело найти в российской глубинке» [10]. Несмотря на конкурентные преимущества Ан-140 и на спрос, которым все-таки пользуются модернизированные Ту-154 (Ту-154М), ОАО «Авиакор — авиационный завод» все еще не вышел из состояния кризиса, хотя можно сказать, что самые тяжелые времена уже позади [11.С.6].

Государственное регулирование экономики осуществляется с помощью как прямых, так и косвенных методов. Поскольку «Авиакор — авиационный завод» является частным предприятием, органы государственной власти Самарской области серьезно ограничены в применении административных методов государственного регулирования. Что же касается экономических методов, то здесь можно выделить, по крайней мере, три направления поддержки гражданского авиастроения в Самарской области со стороны областных органов власти.

1. Бюджетная политика, в том числе:

а) списание задолженности по пеням и штрафам, подлежащим уплате в областной бюджет;

б) реструктуризация задолженности по налогам и сборам, подлежащим уплате в бюджет Самарской области;

в) выдача льготных бюджетных кредитов из бюджета Самарской области.

Так, в 2001 г. предусматривалось выделение организациям авиационной промышленности кредита из областного бюджета в пределах 25 млн рублей с уплатой процентов за пользование кредитом в размере одной четвертой части действующей ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации. В том же году на содержание авиационно-спортивных организаций РОСТО выделялось 13,3 млн руб. В 2005 г. предполагалось реструктуризировать образовавшуюся на 1 ноября 2005 г.

задолженность перед областным бюджетом по налогам и сборам (за исключением задолженности по налогу на доходы физических лиц), а также по начисленным пеням и штрафам организаций авиационной промышленности Самарской области, в 2006 г. списание указанной задолженности продолжилось [12-14].

2. Разработка и реализация областных целевых программ, направленных на развитие отрасли. В данном случае речь идет об областной целевой программе «Развитие авиации общего назначения (малой авиации) в Самарской области» на 2001-2008 годы, утвержденной законом Самарской области от 16 ноября 2001 года № 79-ГД. Эта программа стала первым в России комплексным документом, направленным на развитие малой авиации и ее использование в интересах региона [15].

Целью областной целевой программы «Развитие авиации общего назначения (малой авиации) в Самарской области» на 2001-2008 годы является создание отрасли малой авиации как составляющей экономического развития области. По мнению ее разработчиков, создание отрасли малой авиации, помимо прочего, позволит:

- а) расширить рынок услуг малой авиации;
- б) удовлетворить запросы нуждающихся в авиауслугах отраслей народного хозяйства области;
- б) создать новые рабочие места [16].

Указанная программа финансируется из областного бюджета (в 2005 г. — 5, 6 млн. руб., в 2006 г. — 3, 8 млн руб. [13, 14]), уже есть определенные результаты ее работы, среди которых — организация и проведение трех авиасалонов малой авиации (2002, 2004 и 2006 гг.), а также начало строительства на территории Самарской области комплекса объектов, в который войдут завод по производству самолетов-амфибий ЛА-8, гостиница, аэроклуб, аэродром, технические корпуса [17-22].

3. Участие первых лиц региональной власти в продвижении продукции, выпускаемой в регионе, на рынке (маркетинговый метод). Одним из наиболее ярких примеров такого рода является показательный полет губернатора Самарской области К.А. Титова на самолете Ан-140 самарской сборки из Самары в Лондон для участия в международном авиасалоне «Фарнборо — 2006». По словам губернатора, «мы хотим показать уникальную машину нашего самарского авиазавода и надеемся, что на нее будут заказы и покупатели... А если губернатор на ней из Самары в Лондон прилетел, то это означает, что машина надежная, качественно сделана и на ней можно летать и перевозить пассажиров» [23.С.2]. Уже во время прохождения авиасалона в Фарнборо «Авиакор» заключил соглашение на производство, поставку и техническое сопровождение самолетов Ан-140 с одной из крупнейших лизинговых компаний России «Ильюшин Финанс Ко». Документом предусматривается изготовление 25 самолетов в течение пяти лет [24.С.1].

Участие лизинговых компаний в приобретении и эксплуатации авиационной техники вообще является актуальным в современных российских условиях, когда авиазаводы не имеют средств для выпуска новых авиалайнеров. Такая же проблема у авиаперевозчиков, которые часто не могут себе позволить приобретение новых самолетов. В связи с этим представляется целесообразным взаимодействие государства, авиапредприятий, банков и лизинговой компании. Лизинговая компания приобретает самолеты, а затем передает их в лизинг авиакомпаниям [25. С. 62-63]. Государство компенсирует часть затрат авиакомпании по лизинговым платежам, а также по уплате процентов по кредитам, полученным авиакомпанией в коммерческом банке (рисунок).

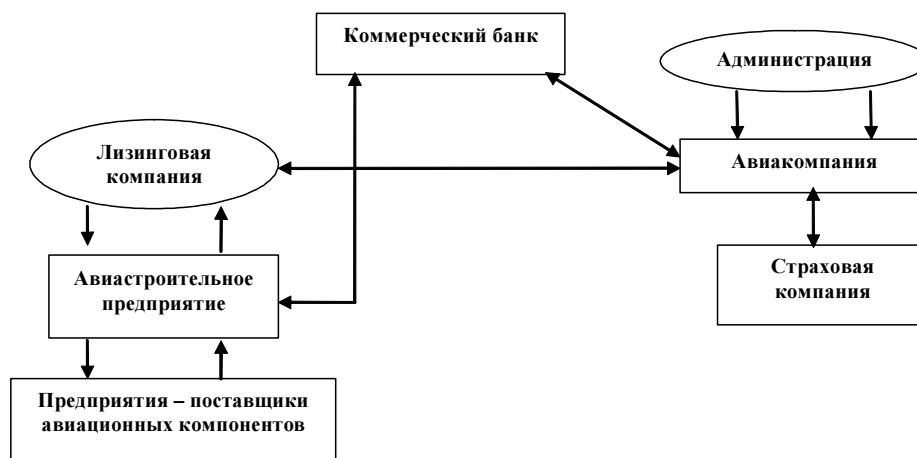


Рис. Схема взаимодействия участников государственного проекта финансового лизинга авиатехники

Реализация данной схемы позволит в конечном итоге ускорить процесс обновления парка воздушных судов гражданской авиации за счет отечественных технологий и производственных мощностей, что положительно скажется на уровне экономической безопасности России.

Проблемой авиационной промышленности Самарской области является то, что согласно уже упомянутому Указу Президента РФ от 20.02.2006 г. №140 «Авиакор – авиационный завод» не вошел в список предприятий, из которых будет сформирована Объединенная авиастроительная корпорация на первом этапе. Однако есть шансы войти в корпорацию позже, на втором этапе [26.С.11]. В настоящее время руководство Самарской области ориентирует самарские предприятия авиастроительного комплекса на тесное сотрудничество с «Объединенной авиастроительной корпорацией» в лице предприятий, находящихся в других регионах и вошедших в «Объединенную авиастроительную корпорацию». Что же касается Ан-140, то здесь ставится задача максимально увеличить долю самарских комплектующих [27.С.2].

Таким образом, гражданское авиастроение в перспективе может стать одной из точек роста экономики России и нуждается в государственной поддержке. В Самарской области государственная поддержка гражданского авиастроения осуществляется по таким направлениям, как бюджетное, программно-целевое и маркетинговое. Кроме дальнейшего развития указанных направлений, возможна реализация схемы финансового лизинга авиатехники с участием областных органов государственной власти. Это будет способствовать росту объемов производства продукции авиастроительного комплекса Самарской области и, как следствие, созданию новых рабочих мест, а также увеличению налоговых поступлений в областной бюджет.

Библиографический список

1. Белоусов, А.Н. Россия обречена иметь собственную авиационную промышленность / А.Н. Белоусов // Волга-бизнес. – 2006. – №7. – С. 34 – 36.

2. Клинов, В. Современные тенденции развития машиностроения / В. Клинов // Вопросы экономики. — 2006. — №9. — С. 31 — 46.
3. Стратегия социально-экономического развития Самарской области до 2020 года. Адрес в Интернете: [http:// www.econ.adm.samara.ru](http://www.econ.adm.samara.ru)
4. Гаплыков, В. Под знаком «Золотого Меркурия» / В. Гаплыков // Волжская заря. — 1987. — 25 декабря. — С. 1.
5. Собрание законодательства Российской Федерации. — 2006. — №9. — Ст. 986.
6. Доронин, В.И. Надежность и качество из века в век / В.И. Доронин // Волга-бизнес. — 1999. — №7. — С. 11 — 13.
7. Города Самарской области. Статистический сборник. Самара: Самарский областной комитет государственной статистики, 2003. — 182 с.
8. Города Самарской области. Статистический сборник. Самара: Самарский областной комитет государственной статистики, 2004. — 186 с.
9. Беликов, В. Ан-140: «воздушный автобус» / В. Беликов // Гражданская авиация. — 2003. — №7. — С. 12 — 14.
10. Адрес в Интернете: [www.rbc.daily.ru / news / company / index.shtml?2004 / 06 / 09 / 55816](http://www.rbc.daily.ru/news/company/index.shtml?2004/06/09/55816).
11. Назарова, Е. Сергей Лихарев: «Мы конкурентоспособны на мировом рынке» / Е. Назарова // Репортер. — 2006. — 30 июня. — С. 6.
12. Закон Самарской области «Об областном бюджете на 2001 год» от 28.12.2000 г. №55-ГД // Справочно-правовая система «Консультант — плюс».
13. Закон Самарской области «Об областном бюджете на 2005 год» от 25.12.2004 г. №166-ГД // Справочно-правовая система «Консультант — плюс».
14. Закон Самарской области «Об областном бюджете на 2006 год» от 27.12.2005 г. №228-ГД // Справочно-правовая система «Консультант — плюс».
15. Свешников, Н. У авиации общего назначения — хорошие перспективы / Н. Свешников // Волга-бизнес. — 2006. — №7. — С. 43 — 44.
16. Областная целевая программа «Развитие авиации общего назначения (малой авиации) в Самарской области» на 2001-2008 годы // Справочно-правовая система «Консультант — плюс».
17. Приложения к Закону Самарской области 3 июля 2003 года № 52-ГД «Об исполнении областного бюджета за 2002 год» // Справочно-правовая система «Консультант — плюс».
18. Приложение № 8 к Закону Самарской области от 11 февраля 2005 года № 34-ГД «Об исполнении областного бюджета за 2003 год» // Справочно-правовая система «Консультант — плюс».
19. Приложение № 2 к Закону Самарской области от 4 июля 2005 года № 137-ГД «Об исполнении областного бюджета за 2004 год» // Справочно-правовая система «Консультант — плюс».
20. Колыш, А. Самара завершает подготовку к авиасалону / А. Колыш // Волга-бизнес. — 2006. — №7. — С. 45.
21. Мосюрчак, В. ЛА-8 поставят на поток / В. Мосюрчак // Репортер. — 2005. — 7 октября. — С. 1, 5.
22. Основные события экономической жизни области в 2005 году // Репортер. — 2005. — 30 декабря. — С. 6.
23. Рубцова, Ю. Из Самары в Лондон на Ан-140 / Ю. Рубцова // Волжская коммуна. — 2006. — 15 июля. — С. 2.
24. Соглашение в Фарнборо // Волжская коммуна. — 2006. — 19 июля. — С. 1.
25. Бендилов, М.А. Отечественное авиастроение: новые возможности стабилизации и выхода из кризиса / М.А. Бендилов, А.М. Смулов // Экономическая наука современной России. — 2005. — №2. — С. 55—68.
26. Ходасевич, Е. «Авиакор» остался «за бортом» / Е. Ходасевич // Репортер. — 2006. — 3 марта. — С. 11.
27. Ширкин, Д. Первый после МАКСа / Д. Ширкин // Волжская коммуна. — 2006. — 11 августа. — С. 2.

A.M. Isupov

**BASIC TENDENCIES OF STATE SUPPORT OF CIVIL AIRCRAFT
BUILDING UNDER CONDITIONS OF MARKET ECONOMY
(BY AN EXAMPLE OF SAMARA REGION)**

In the paper an attempt of discovering the main ways of civil aircraft building state support on regional level to show the importance of aviation industry, in particular, civil aviation industry for perspective development of Russian economy on Samara region's data is given. The problems of aviation industrial complex of Samara region are discussed; a scheme of interaction of the State, aviation plants, banks and leasing company is presented, realizing of which could promote faster renewing of the airplanes' park of Russian aviation companies.