

ИНТЕГРАЦИЯ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК

Обосновываются перспективы развития авиационной промышленности России и интеграция ее в международный рынок. Предлагается определение понятия интеграционных процессов в промышленности, приводится статистика по мировому рынку и анализ места российских предприятий на мировой арене, сформулированы основные выводы по данному вопросу.

Ключевые слова: авиационная промышленность; интеграционные процессы; самолет; авиапроизводители; конкуренция.

Тема модернизации российской промышленности на примере авиационной отрасли сегодня очень актуальна, поскольку в последнее десятилетие авиастроение развивается в Российской Федерации не так интенсивно и эффективно, как того требует сложившаяся ситуация. В связи с этим были утрачены лидирующие позиции нашей страны на мировом рынке. Перспективы гражданского авиастроения в России состоят в создании и укреплении уже существующих тенденций развития отрасли с дальнейшей целью приобретения значительной части внутреннего и мирового авиамаркета.

Авиационная промышленность является одной из самых наукоемких отраслей мировой промышленности, ее формирование и развитие сопряжено большим количеством осложняющих факторов, однако развитие данной отрасли является стратегически важной целью для РФ, и чтобы занять достойную нишу на рынке гражданской авиации, необходимо поставить цель российским предприятиям добиваться конкурентоспособности не только внутри страны, но и за рубежом путем успешной интеграции своей деятельности в мировые рынки, потому как в условиях глобализации мирового хозяйства значение внешнеторговой деятельности повышается. Для выбора направления развития отрасли, необходимо определить стратегическое позиционирование российской авиационной отрасли, то есть на какие рынки (только на внешний или на глобальный) следует ориентироваться отрасли, в каких рыночных нишах или сегментах российские компании могли бы конкурировать и т.д.

Созданный десятилетиями научно-технический и производственный потенциал авиационной отрасли, сделавший Россию одной из ведущих авиационных держав мира, требует возрождения утраченного потенциала. И для этого необходим комплекс мер как со стороны государства, так и со стороны отечественных производителей.

*Дымбрылова Юлия Зоригтеевна – бакалавр, кафедра мировой экономики и международного бизнеса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, julia-udz@mail.ru.

Характерной тенденцией современного этапа развития авиационных технологий является их миграция из военного сектора в гражданский и наоборот. Иными словами, развиваются технологии «двойного назначения». Рынок авиастроения постепенно становится глобальным, его игроки объединяются, образуя промышленные альянсы, такие как Boeing, Dassault Aviation, Snecma Group, EADS и т.д.

В современных условиях для развития промышленности внутренний рынок является недостаточным, и наиболее перспективным путем развития отрасли является интеграция и выход на зарубежные рынки, однако конкуренция с мировыми ведущими компаниями отрасли требует от российских компаний и правительства оперативных мер, потому как барьеры входа на рынок при данном состоянии промышленности являются невероятно высокими. Компании должны обладать ключевыми преимуществами, такими как конкурентоспособные цены на продукцию, надежность поставок, характеристики качества продукта. Также одним из важнейших преимуществ является финансовая устойчивость компании, доказанные производственные мощности и репутация надежного поставщика, глобальная сеть послепродажного обслуживания и многое другое. То есть конкурируют не продукты сами по себе, а компании – всей совокупностью своих ресурсов и компетенций, при мощнейшей поддержке собственных национальных правительств [4].

Для достижения нужных результатов необходимо рассматривать важность интеграционных процессов, которые уже наблюдаются на российском рынке авиационной промышленности.

Интеграционными процессами и преобразованиями называют существующий и развивающийся уровень сотрудничества между различными организациями и их структурами, который обеспечивает достижение совместных целей в рамках требований. То есть из определения можно сделать вывод о том, что данный процесс дает следующие преимущества [6]:

- 1) понижаются издержки производства в связи с сокращением продолжительности создания и внедрения новой продукции, технологий, методов;
- 2) повышается конкурентоспособность продукции на увеличивающемся рынке сбыта;
- 3) улучшается инфраструктура, внедряются и обмениваются новые технологии.

В табл. 1 приведена основная классификация форм интеграции предприятий.

Таблица 1

Основные формы интеграции предприятий

Форма интеграции	Возможность
Слияние и поглощение путем покупки организации или контрольного пакета	Предусматривает интеграцию и долгосрочный плановый горизонт
Создание совместного предприятия	Ограничивает риск инвестора одним, отдельно взятым проектом

Форма интеграции	Возможность
Создание стратегического альянса или заключение контрактов	Можно разорвать отношения при смене обстоятельств (конъюнктуры рынка, финансового состояния организации и т.д.)

Источник: [6].

Для анализа процесса интеграции в авиационной промышленности необходимо рассмотреть и зарубежный опыт стран, показывающих успешное применение таких преобразований. Типология основных форм интеграционных объединений, используемых в мировой практике, приведена на рис. 1



Рис. 1. Классификация интеграционных объединений

Источник [6].

На основе вышеизложенных определений можно сформулировать следующие выводы: интеграционные процессы – это объективная закономерность современного развития экономики, базирующаяся на процессах разделения и кооперации труда, развития экономического сотрудничества.

Интеграционные процессы характерны как для внутреннего развития экономики страны, так и для внешней экономики. Иллюстрацией этого служат международное разделение и кооперация труда, международное экономическое сотрудничество, международная экономическая интеграция и глобализация мировой экономики [2].

Устойчиво развиваться, строить планы и реализовывать их в долгосрочной перспективе способна лишь крупномасштабная авиационная промышленность, которая будет нацелена как на мировые рынки, так и на совершенно неизвестные

ранее новые ниши авиационной техники (не только готовая продукция, в виде самолетов и вертолетов, но и поставки отдельных изделий, элементов) [9].

На данный момент создание корпораций связано с интеграцией ранее самостоятельных предприятий, то есть их технологическим и организационно-экономическим объединением в единое целое, и в последствие получение статуса единого юридического лица [6].

Не менее важной темой для рассмотрения являются мотивы создания интегрированных структур в авиационной промышленности в настоящее время, которые используют зарубежные конкуренты, и которые также необходимо изучать с целью использования данного опыта отечественными компаниями. Так допустим, мировые компании Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer и т. д. используют преимущества от такой интеграции на протяжении многих лет [3].

При создании интегрированных структур компании преследуют следующие цели [1]:

1) за счет концентрации и суммирования накопленного опыта возможно получение экономических и социальных выгод;

2) повышение эффективности деятельности, например, увеличение объемов производства, экспорта, доли на рынке;

3) привлечение инвестиций, упрощение доступа к кредитам, концентрация финансовых средств;

4) укрепление связей с поставщиками, повышение качества продукции, за счет экономии средств на научные и маркетинговые исследования, экономия на рекламе и сбыте из-за эффекта масштаба.

То есть можно говорить о получении компаниями своего рода монополистических выгод и преимуществ.

В России на данный момент реализуется вторая по счету государственная программа развития авиационной промышленности, которая расписана по 2025 г., утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2012 г. № 2509-р [5].

Так как данная отрасль является специфическим сектором экономики, она обладает некоторыми особенностями, они представлены на рис. 2.

Исходя из рис. 2 можно отметить, что данные особенности связаны с тем, что на всех стадиях производства и эксплуатации техники должно обеспечиваться полное и непрерывное научно-техническое и конструкторское сопровождение продукта. Сложность организационной структуры авиационной отрасли объясняется тем, что авиационная техника является продукцией двойного назначения, так как ее использование возможно как для коммерческих перевозок грузов и пассажиров, так и для решения военных задач, поэтому предприятия имеют специфические особенности функционирования, производства и обслуживания техники. Это объясняется тем, что государство накладывает определенные ограничения на режим работы, структуру акционерного капитала, порядок функционирования, обмена информацией и т.д.



Рис. 2. Особенности авиационной промышленности

Источник: [9].

Одним из основных направлений развития авиационной промышленности в мире в последние десятилетия стало разделение ролей финальных интеграторов, интеграторов (поставщиков) 1-го уровня и поставщиков 2–4-го уровней. К первым относят такие компании, как Boeing и Airbus, специализирующиеся на разработке, интеграции и финальной сборке воздушных судов [7].

Оригинальные производители авиационной продукции (ОЕМ от «Original Equipment Manufacturer» подверглись большой трансформации за последние десятилетия, так от множества производителей воздушных судов на локальных рынках образовались лидеры глобальной индустрии, появилась широкая база поставщиков на всех континентах. В настоящее время наблюдается следующая тенденция, OEM и поставщики 1 уровня сосредоточены на ключевых компетенциях, при этом избавляясь от непрофильных функций. Поставщики 2-3 уровня борются за сохранение конкурентных позиций, специализируясь на авиастроении и на других отраслях, используя синергию от технологических компетенций, Мировые поставщики 4-го уровня достигают эффекта масштаба, работая на глобальный рынок, при этом в большинстве случаев они диверсифицированы по нескольким отраслям [9].

В зависимости от специализации предприятия отрасль делится на технологические сегменты, в табл. 2 приведены классификации такого деления.

Таблица 2

Классификация сегментов отраслей авиационной промышленности

Признак, тип специализации	Технологические сегменты
По типу летательных аппаратов	Самолетостроение и вертолетостроение
По стадиям жизненного цикла изделия	Научно-исследовательский, проектный, производственный

Признак, тип специализации	Технологические сегменты
По элементам конструкции	Создание летательного аппарата в целом, создание двигателей, авионики, оборудования и систем

Источник: [2].

В сумме эта совокупность образует технологический состав национальной авиационной промышленности. Так в зависимости от экономического развития стран формируются различные организационные структуры отрасли страны, которые формируют такие промышленные сегменты как авиастроение, двигателестроение, приборостроение, агрегатостроение и т.д. Эти составляющие комплекса позволяют отрасли нормально функционировать при этом данные сегменты могут трансформироваться в мощные подотрасли, которые могут быть представлены на мировом рынке.

Интегрированные структуры для повышения эффективности должны фокусироваться на ключевых компетенция, снижать уровень вертикальной интеграции, то есть постепенно передавать на сторону некоторые функции (аутсорсинг). Главной целью российских авиационных предприятий должно стать развитие внутренней и внешней кооперации, повышение эффективности управления цепочками поставок, «выращивание» поставщиков [3].

В настоящее время лидерами в авиационной промышленности являются такие страны как США, Россия, страны ЕС и Бразилия и т.д. Более 85 % доходов приходится на авиапромышленные предприятия США и стран ЕС. Оставшуюся долю делят между собой авиапромышленности Канады, Бразилии и Японии. Россия по уровню дохода наиболее близка к авиапромышленности Японии. Лидерами в области самолетостроения всегда были США в лице Boeing, в 1974 году к ним подтянулась Европа (Франция, Германия, Великобритания, Испания) с Airbus. В 1990-х на рынке региональных самолетов заявила о себе Бразилия (Embraer), а с начала 2000-х – Канада (Bombardier). Последние годы завоевать свою долю рынка пытается Япония (Mitsubishi и Honda). Свой лайнер уже построил и Китай (ARJ21 Xiangfeng – «Летающий феникс») [10].

Мировой парк коммерческой авиации на 2017 г. составляет более 26,5 тыс. воздушных судов, при этом освоено около 1400 регулярных авиамаршрутов [9].

Ключевыми игроками на мировом рынке военного и гражданского самолетостроения являются следующие производители авиационной техники: Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer и др. [10].

Россия практически не представлена на мировом рынке гражданской продукции, обеспечивая в денежном выражении около 1 % выпуска гражданских самолетов и вертолетов [8].

Зарубежные компании активно используют международную кооперацию для расширения рынка сбыта и получения наилучших комплектующих.

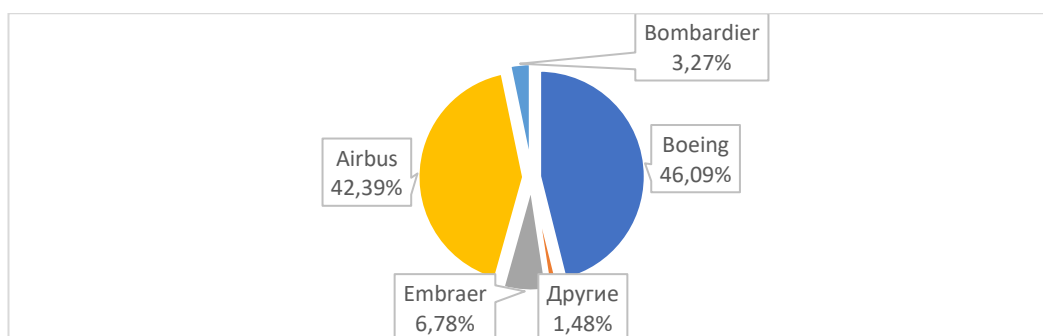


Рис. 3. Структура поставок гражданских самолетов в 2016 г., %
Источник: [9].

По данным на апрель 2017 г. структура твердых заказов имеет следующий вид (рис. 4).

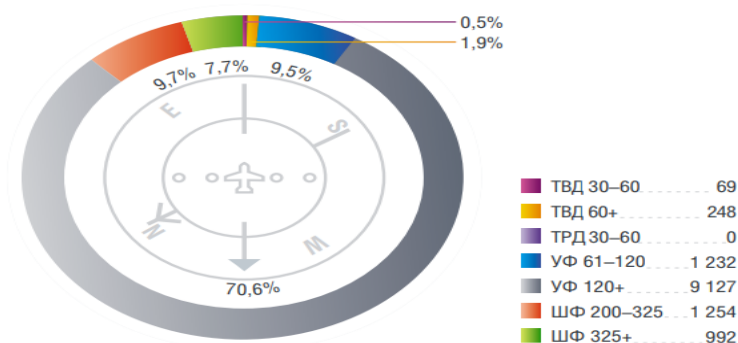


Рис. 4. Структура твердых заказов в 2017 г.

Источник: [9].

Структура имеющихся твердых заказов на новые самолеты позволяет утверждать, что доля узкофюзеляжных самолетов вместимостью более 120 кресел в мировом парке продолжит увеличиваться.

В целом размер мирового рынка новых пассажирских самолетов (от 30 кресел) оценивается в 5 746 млрд дол. в ценах 2017 г. Если посмотреть на структуру рынка, то можно увидеть такое распределение [9]:

1. Рынок продаж новых региональных турбовинтовых самолетов оценивается в 60,9 млрд дол., что составляет 1,1 % мирового рынка в стоимостном выражении.

2. Рынок продаж новых реактивных самолетов вместимостью 61–120 кресел оценивается в 244 млрд дол., что составляет 4,3 % мирового рынка в стоимостном выражении.

3. Суммарная стоимость поставок новых узкофюзеляжных самолетов оценивается в 3 188 млрд дол., что превышает 55 % от всего рынка продаж новых пассажирских самолетов. При этом в группе авиалайнеров вместимостью 121–140 кресел объем продаж прогнозируется на уровне 170 млрд дол., а в подсегменте ВС, рассчитанных более чем на 140 пассажиров, на уровне 3 018 млрд.

4. Суммарная стоимость новых широкофюзеляжных самолетов составляет 2 246 млрд дол., что равно 39 % от всего рынка новых пассажирских ВС.

Если говорить об авиационной промышленности в России, то по прогнозам специалистов к концу 2018 г. ожидается рост поставок экспорта авиационной продукции, российские авиастроители планируют поставить заказчикам 135 самолетов и 234 вертолета, как гражданского, так и военного назначения. Так в 2017 г. авиастроители поставили 133 самолета и 213 вертолетов за рубеж, по сравнению с 2016 г. рост промышленного производства в авиационной отрасли составил 11,7 %, в сумме объем экспорта составил 7,538 млрд дол. [7].

Такой рост экспорта обусловлен увеличением государственной поддержки, так общий инвестиционный бюджет на поддержку отрасли в 2018 г. составит 58,400 млрд р. [5].

В 2016 году было поставлено заказчикам 137 самолетов государственного и гражданского назначения, в том числе гражданского назначения на внешний рынок – 11 самолетов SSJ-100, на внутренний рынок – 18 самолетов SSJ-100, Ил-96 – 1 самолет, всего – 30 самолетов. В 2015 году было поставлено 27 самолетов гражданского назначения [3].

По данным Минпромторга в 2014 г. было поставлено 159 самолетов и 272 вертолета, в том числе военных, в 2015 г. – 170 самолетов и 244 вертолетов [8].

Объем экспорта гражданской продукции авиапрома за 2016 год оценивается в 470 млн дол., в другие страны переданы 11 самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) и шесть вертолетов (три Ми-8/17, два Ка-32А11ВС и один Ми-26ТС). Поставки комплектующих не в составе воздушных судов крайне малы и не охвачены официальной статистикой [9].

Однако достичь желаемого результата в соответствии с государственной программой «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» не удалось. Доля гражданской продукции в общей структуре отрасли должна была к 2015 году подняться до 43 %. В действительности же весь период это соотношение оказывалось далеким от запланированного в конце периода – около 13 %. При этом основной рост выручки по всему авиапрому обеспечил устойчивый рост оборонзаказа.

Военные заказы составляют по известным данным за 2016 год: 59 боевых самолетов нового производства (12 МиГ-29СМТ, два Су-30М2, 17 Су-30СМ, 16 Су-34 и 12 Су-35С) и десять учебно-боевых самолетов Як-130, военно-транспортная авиация и другие вспомогательные – около 100 бортов, что дает России занимать второе место в мире по производству [8].

Относительно поставок на экспорт, можно сказать, что в 2016 году российской авиационной промышленностью за рубеж были поставлены 24 боевых самолета (шесть МиГ-29К в Индию, восемь Су-30МКИ(А) в Алжир, два Су-30СМ в Казахстан, четыре Су-30МК2 во Вьетнам, четыре Су-35 в Китай) и девять учебно-боевых самолетов Як-130 (четыре в Белоруссию, три в Мьянму, два в Бангладеш).

В России существуют компании, которые рассматриваются иностранными фирмами как приемлемые партнеры по кооперации. Ими являются оба лидера

самолетостроения – АХК «Сухой» и НПК «Иркут», а также двигателестроительное объединение «Сатурн» [3].

По итогам 2016 г., обеспечивая более 414 тыс. рабочих мест (без учета смежных отраслей экономики), авиационная промышленность вносит весомый вклад в ВВП страны и в структуру занятых в экономике [8].

В настоящее время рынок авиационной промышленности и авиатранспортная инфраструктура РФ переживает очередную волну модернизации, потому как из-за влияния геополитических событий последних лет наблюдаются негативные изменения в макроэкономических показателях России и в конъюнктуре внутреннего и внешнего рынков страны. Все это в совокупности привело к изменению тенденций и направлений развития авиационной отрасли.

Мировая авиационная промышленность, несмотря на нестабильную экономическую ситуацию, демонстрирует высокие темпы роста производства. В настоящее время мировой парк коммерческой гражданской авиации составляет около 26,5 тыс. воздушных судов, ежегодный рост авиационных перевозок – около 5 %. Спрос на воздушные суда для гражданского сегмента обеспечивается ростом населения, мирового ВВП и авиаперевозок, а в сегменте военной и специальной авиации поддерживается большим количеством вооруженных конфликтов.

Развитие авиационной промышленности оказывает мультипликативный эффект на развитие российской экономики в целом. При производстве воздушного судна используется продукция металлургической, радиоэлектронной, химической и легкой промышленности. Развитие авиастроения создает предпосылки для повышения эффективности целого ряда смежных отраслей.

Для устранения негативных последствий и развития потенциала страны были утверждены государственные программы развития отрасли, главной целью которых является создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление ее позиции на мировом рынке в качестве 3-го производителя по объемам выпуска авиационной техники.

Проанализировав данные по статистике прошлых лет, можно заявлять, что на данный момент продукция военной авиационной промышленности российских предприятий является конкурентоспособной (2 место в мире), однако Россия по-прежнему отсутствует на мировом рынке коммерческой гражданской авиации, ее доля является не существенной в мировом обороте (около 1 %), и пока ее обгоняют участники второго эшелона – Канады и Бразилии.

Анализ мирового рынка позволяет утверждать, что все большее значение приобретает выпуск гражданских самолетов для разных целей, из этого можно определить необходимое направление развития отрасли, а именно требуется переориентация комплекса российского авиапрома. Для российских производителей необходимо ускоренное наращивание выпуска продукции гражданской авиации, развитие наукоемких авиастроительных производств, именно такой комплекс мер позволит России успешно интегрироваться в мировой рынок.

Для успешного функционирования на мировом рынке, российским производителям стоит перенять зарубежный опыт интеграции и кооперации, потому

как при нынешней ситуации разобщенность отрасли и взаимная конкуренция российских компаний на внешнем рынке только замедляют темпы роста отрасли.

Формы интеграции могут быть различными. От широкого использования иностранных комплектующих и консалтинга для повышения конкурентоспособности российских предложений на мировом рынке, через реализацию совместных проектов на основе партнерства для разделения рисков; и вплоть до участия в акционерном капитале иностранных корпораций и продажи акций российских компаний.

Как показывает практика предприятия гражданского сегмента авиационной промышленности активно участвуют в международной кооперации, что объясняется ростом технологической сложности проектов и капиталоемкостью авиационных программ.

В долгосрочной перспективе развитие авиационной промышленности будет определяться глобальными трендами, часть из которых позитивна для России. Особенно благоприятна для российских производителей тенденция постепенного смещения спроса в сторону азиатских стран, таких как Китай и Индия, с которыми Россия имеет тесные внешнеполитические связи. Серьезное значение имеет тренд на усиление международного взаимодействия.

Список использованной литературы

1. Авиастроение: трансформация как рецепт выживания [Электронный ресурс] // Центр экономического развития и сертификации. – Режим доступа: <https://profiok.com/about/news/detail.php?ID=3972>.

2. Богачев А.И. Производственная интеграция авиационной промышленности России : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / А.И. Богачев ; Рос. гос. гуманитар. ун-т (РГГУ). – М, 2010. – 28 с.

3. Богданова М.В. Анализ состояния и развития авиационной промышленности Российской Федерации / М.В. Богданова, М.К. Приходченко // Авиационные эксперты. – 2017. – № 2. – С. 17–21.

4. Вознесенская А.А. Авиационная промышленность Российской Федерации и необходимость реструктуризации промышленных предприятий / А.А. Вознесенская // Экономика и управление народным хозяйством. – 2015. – № 5. – С. 46–49.

5. Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» [Электронный ресурс] // Министерство промышленности и торговли Российской Федерации : офиц. сайт. – Режим доступа: http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Vizualizatsiya_GP_RAP_140507.pdf.

6. Мичурина О.Ю. Механизмы и формы создания интегрированных структур / О.Ю. Мичурина, Е.П. Карлина // Вестн. ИНЖЕКОНа. Сер.: Экономика. – 2010. – № 2 (37). – С. 118–124.

7. Обзор рынка 2017 – 2036 от ОАК [Электронный ресурс] // Содружество авиационных экспертов. – Режим доступа: <https://www.aex.ru/docs/3/2017/8/14/2645>.

8. Развитие авиационной промышленности [Электронный ресурс] // Министерство промышленности и торговли : офиц. сайт. – Режим доступа: [http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Razvitie_aviatsionnoy_promyshlennosti\[1\].pdf](http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Razvitie_aviatsionnoy_promyshlennosti[1].pdf).

9. Российская авиационная отрасль: переломный момент [Электронный ресурс] // Группа компаний ОАО «Сбербанк России». – Режим доступа: http://www.strategy.ru/UserFiles/File/Doklad/2013_Russian%20aviation.pdf.

10. ATW World Airline Report 2017 Airline Financials. Retrieved Jule 20, 2017, from <http://atwonline.com/data-financials/2017-world-airline-report>.