

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ КЛАСТЕРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

В статье рассматриваются действующие стратегические документы в сфере развития авиастроения России, предлагается разработка Стратегии развития кластеров в авиационной промышленности Российской Федерации до 2025 года. Представлены структура и основные индикаторы стратегии; сформулированы цели и приоритетные направления развития хабаровского, нижегородского и самарского кластеров авиационной промышленности.

Ключевые слова: кластер, авиационная промышленность, стратегия, государственное регулирование.

Становление и развитие кластеров в авиационной промышленности Российской Федерации должно получать государственную поддержку, без которой процесс организации кластерных объединений будет затормаживаться по причине нерешенных проблем, характерных для российского авиастроения. При этом важно учитывать, что меры государственной поддержки и вообще любые регулирующие воздействия будут наиболее эффективными только в случае, если они будут встроены в систему мероприятий, определенных хорошо проработанным стратегическим документом.

К действующим в настоящее время федеральным стратегическим документам, направленным на развитие авиационной промышленности, относятся собственно Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года, принятая в 2006 г. [1], а также Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» [2].

Планируемым результатом реализации Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года является принципиальное изменение конкурентной позиции, занимаемой авиапромышленностью России на мировом авиарынке, фактическое возвращение утраченных позиций отрасли на этом глобальном рынке в качестве одного из крупнейших игроков. Авторами Стратегии сформулировано пять задач, которые необходимо выполнить для достижения заявленного результата: проведение определенной продуктовой политики; формирование усовершенствованной организационной структуры отрасли и управление разработкой конкурентоспособной продукции; модернизация научно-исследовательского, конструкторского и производственного потенциала авиапромышленного комплекса; внесение изменений в государственные программные документы, направленные на развитие авиастроения; адаптация правовой базы. Необходимый объем

* © Исупов А.М., 2013

Исупов Андрей Михайлович (a-isupov@yandex.ru), кафедра экономики Самарского государственного университета, 443011, Российская Федерация, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

финансирования Стратегии из всех источников составляет порядка 20 млрд долл. в период до 2015 г. включительно, в том числе из бюджетной системы около 12 млрд долл. на безвозмездной и безвозвратной основе [1], не считая закупок военной авиационной техники по заказу Министерства обороны России.

Анализируя Стратегию развития авиационной промышленности, можно сделать вывод, что она направлена на решение практически всех актуальных проблем развития авиастроения [3; 4]. Однако в тексте документа недостаточно внимания уделяется роли малого и среднего обслуживающего бизнеса, от степени развитости которого зависит социально-экономическое положение базиса всего авиастроительного кластера. Автором было выявлено отсутствие в Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года кластерной тематики, что идет вразрез не только со стратегиями социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, например, Самарской и Ульяновской областей, на территориях которых уже работают кластерные объединения в авиационной промышленности, но и с практикой государственного регулирования хозяйственных систем этих регионов, основанной на анализе существующих и перспективных кластерных объединений.

Реализация Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» должна привести к достижению российской авиационной промышленностью глобальной конкурентоспособности и третьего места в мире по объему выпускаемой продукции. Для достижения этой цели предусматривается выполнение таких задач, как формирование научно-технической основы и новых технологий для разработки перспективной авиационной техники; укрепление и реализация научного, конструкторского, производственного и кадрового потенциала авиастроения; оптимизация продуктового ряда путем максимальной унификации создаваемых изделий; повышение привлекательности отрасли для инвесторов; выход на уровень передовых стран по качеству изготавливаемой продукции и др. Результатом будет достижение доли мирового рынка в денежном выражении в гражданском и военном самолостроении 3,2% и 10,9% соответственно [2].

Программа до 2025 года включает положение о необходимости развития нескольких кластерных объединений в авиационной промышленности на территории России: пермского (двигателестроение), хабаровского (авиа- и судостроение), самарского (авиа-, двигателестроение и космическое машиностроение) и ульяновского (авиастроение). В частности, решение задачи по развитию человеческого капитала в отрасли авиастроения предполагается реализовывать совместно Инновационным территориальным кластером авиастроения и судостроения Хабаровского края, а также Инновационным территориальным аэрокосмическим кластером Самарской области. Кроме того, в целях обеспечения межотраслевой кооперации и координации в проведении исследований и разработке перспективных технологий в рамках Программы в качестве общепрограммного мероприятия предусмотрено участие тех же инновационных территориальных кластеров в реализации Программы.

Включение в текст государственной программы только некоторых авиастроительных кластеров объясняется наличием программных документов развития соответствующих кластеров, заранее подготовленных и рассмотренных на заседании Рабочей группы по развитию частно-государственного партнерства в инновационной сфере при Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям. Программы развития названных выше инновационных территориальных кластеров в августе 2012 года были утверждены поручением председателя Правитель-

ства Российской Федерации №ДМ-П8-5060 [4]. Однако работу по регламентации кластерной организации российской авиационной промышленности надо продолжать, и в результате такой работы должны быть учреждены кластеры в республиках Бурятия и Татарстан, а также Иркутской, Нижегородской и Новосибирской областях.

Разработка долгосрочной (до 2025 года) Стратегии развития кластеров в российской авиационной промышленности необходима, поскольку действующие стратегические документы не раскрывают целей, задач, этапов, финансовых и прочих ресурсов, требуемых для построения в порядке кластерной инициативы или развития уже существующих авиастроительных кластеров.

Стратегия развития кластеров в авиационной промышленности Российской Федерации до 2025 года, по мнению автора, должна состоять из следующих разделов.

1) Современное положение авиастроительных кластеров Российской Федерации. Этот раздел будет включать описание степени развитости уже существующих кластерных объединений, их важнейших финансово-экономических и социальных характеристик, основных проблем, препятствующих экономическому росту. Именно в этом разделе должна быть представлена информация об объемах отгруженных участниками кластеров товаров, выполненных работ и оказанных услуг; доля продукции кластера в валовом региональном продукте; количество занятых в кластере, их возрастной и квалификационный состав. Далее производится анализ проблем кластера. Например, недостаточно высокая степень инновационности продукции кластера, старение кадров, отрицательная динамика объемов выпускаемой продукции, низкая рентабельность продаж авиационной техники и т. д.

2) Внешние и внутренние факторы развития кластеров в авиастроении, прогноз их развития до 2025 года. Должен быть произведен анализ внешних и внутренних факторов (экономико-географическое положение; транспортная инфраструктура; коммерчески успешные наукоемкие компании, способные выступить центром кластеризации для более мелких производств; конкурентоспособные на мировом уровне научно-исследовательские организации и др.) по каждому кластеру в отдельности. Прогноз развития авиастроительных кластеров Российской Федерации до 2025 года должен быть составлен минимум в двух вариантах: инерционном и оптимистичном.

3) Миссия, цель, задачи и приоритетные направления развития авиастроительных кластеров. В каждом конкретном случае такая функция должна быть возложена на организацию, управляющую кластером. Считаем, что в наиболее общих терминах миссия авиастроительного кластера может быть сформулирована так: «Повышение уровня жизни населения региона (название субъекта Российской Федерации) путем увеличения количества и качества производимой авиационной техники, роста ее экономичности, экологичности, надежности, рентабельности и уровня комфорта».

Цели в зависимости от специализации конкретного кластера могут варьироваться. Для авиастроительного кластера Хабаровского края сформулируем следующие цели развития: а) укрепление позиций входящих в состав кластера производителей военных (Су-35, истребитель пятого поколения Т-50) и гражданских региональных (SSJ-100) самолетов на рынке стран Азии, Африки и Латинской Америки за счет роста конкурентоспособности выпускаемой продукции; б) развитие направлений применения технологий авиационной промышленности в производствах кластера судостроения на территории Хабаровского края; в) развитие сети участников кластера путем усиления коммуникаций и обмена ресурсами, установления деловых связей с предприятиями и организациями судостроительного и иных кластеров, организации новых производств на территории базиро-

вания кластера; г) увеличение количества хозяйствующих субъектов и усиление инновационного потенциала малого и среднего бизнеса, работающего в составе авиастроительного кластера; д) проведение политики устойчивого развития Хабаровского края, использование части прибыли, полученной в ходе развития кластера, для решения проблем окружающей природной среды, в которой функционирует кластер; е) обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики Хабаровского края за счет повышения конкурентоспособности расположенных на ее территории авиастроительных предприятий, научно-исследовательских и образовательных организаций, входящих в состав авиастроительного кластера.

Целями функционирования **кластера в авиастроении Нижегородской области** могут быть следующие: а) укрепление позиций входящих в состав кластера организаций и предприятий, работающих на общий результат – производство и реализацию военных самолетов (МиГ-35, Як-130) и воздушных судов малой авиации (М-101) как на внутреннем, так и на мировом рынках за счет роста конкурентоспособности выпускаемой продукции; б) развитие направлений применения технологий авиационной промышленности в производствах автомобильного кластера на территории Нижегородской области; в) развитие сети участников кластера путем усиления коммуникаций и обмена ресурсами, установления деловых связей с предприятиями и организациями автомобильного, химического и иных кластеров; г) увеличение количества и усиление инновационного потенциала малого и среднего бизнеса, работающего в составе авиастроительного кластера; д) проведение политики устойчивого развития Нижегородской области, использование части прибыли, полученной в ходе развития кластера, для решения проблем окружающей природной среды, в которой функционирует кластер; е) обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики Нижегородской области за счет повышения конкурентоспособности расположенных на ее территории авиастроительных предприятий, поставщиков узлов, агрегатов, услуг по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, научно-исследовательских и образовательных организаций, входящих в состав авиастроительного кластера.

Для **авиастроительного кластера Самарской области** цели развития могут быть сформулированы так: а) укрепление позиций входящих в состав кластера производителей региональных самолетов (Ан-140), узлов и агрегатов для авиационной техники на российском рынке и рынке стран Азии, Африки и Латинской Америки за счет роста конкурентоспособности выпускаемой продукции; б) развитие направлений применения технологий авиационной промышленности в производствах автомобильного кластера и перспективного производства железнодорожных вагонов на территории Самарской области; в) развитие сети участников кластера путем усиления коммуникаций и обмена ресурсами, установления деловых связей с предприятиями и организациями автомобильного и химического кластеров Самарской области; г) увеличение количества и усиление инновационного потенциала малого и среднего бизнеса, работающего в составе авиастроительного кластера; д) проведение политики устойчивого развития Самарской области, использование части прибыли, полученной в ходе развития кластера, для решения проблем окружающей природной среды, в которой функционирует кластер; е) обеспечение высоких темпов экономического роста и диверсификации экономики Самарской области за счет повышения конкурентоспособности расположенных на ее территории авиастроительных предприятий, поставщиков узлов, агрегатов, услуг по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, научно-исследовательских и образовательных организаций, входящих в состав авиастроительного кластера.

Приоритетные направления у каждого кластера также могут быть своими, с особенностями, следующими из специфики производственной деятельности его ядра. Так, для **хабаровского авиастроительного кластера** главными направлениями дальнейшего развития должны стать: выпуск военных самолетов-истребителей; производство региональных пассажирских самолетов с турбореактивными двигателями; создание центра обслуживания региональных пассажирских самолетов, импортируемых эксплуатантами из государств Европы, Латинской Америки и Юго-Восточной Азии; создание сети обслуживающих предприятий и организаций, входящих в состав кластера. **Основными путями развития нижегородского кластера** будут следующие: производство истребителей и учебно-боевых самолетов; модернизация истребителей; производство самолетов малой авиации; дальнейшее расширение производства узлов и агрегатов для авиационной техники (шасси, радиоэлектронное оборудование). Для **самарского кластера в авиастроении** приоритетными направлениями, по мнению автора, являются: производство региональных пассажирских и (в перспективе) средних транспортных самолетов с турбовинтовыми двигателями, производство самолетов малой авиации; производство узлов и агрегатов (кранов, шасси, гидроцилиндров, водил буксировочных) для авиационной техники; развитие центра компетенций на базе ФГБОУ ВПО «Самарский государственный аэрокосмический университет».

4) Направления совершенствования государственного регулирования кластеров в авиастроении. Основные рекомендованные автором направления, по которым должно развиваться государственное регулирование авиастроительных кластеров Российской Федерации, включают: налаживание организации сбора и обработки статистической информации по показателям, отражающим функционирование кластера в целом, а не отдельных организаций, являющихся участниками кластера; организация ассоциации кластеров в авиастроении Российской Федерации; развитие применения программно-целевого подхода к государственному регулированию кластеров в авиационной промышленности; оптимизация инструментов налоговой и денежно-кредитной политики: налоговых ставок, льгот, особых экономических зон промышленно-производственного и портового типов, процентных ставок Центрального банка РФ; вывод торговых сетей (лизинговых компаний), а также центров технического обслуживания и ремонта на международный уровень; развитие производственной кооперации между кластерами России и зарубежных государств, прежде всего Индии, Канады, США и Франции; организация взаимодействия фирм – участников кластеров в авиационной промышленности Российской Федерации и субъектов малого и среднего предпринимательства; развитие культурной и образовательной составляющих авиастроительных кластеров.

5) Основные показатели эффективности реализации Стратегии. Это, по сути дела, показатели развитости кластеров, которые в сумме составляют интегральный показатель достигнутого положительного результата функционирования механизма государственного регулирования авиастроительных кластеров. Он включает в себя прирост за определенный период, исчисляемый календарными годами (в кратко-, средне- и долгосрочном периодах), стоимости основных средств, производительности труда, чистой прибыли (для прибыльных предприятий и организаций) или сокращение убытков (для убыточных предприятий и организаций), а также уплаты налогов и иных обязательных платежей в бюджетную систему государства. Числовые индикаторы предлагаемой нами Стратегии за 2012–2016 гг. показаны в таблице. Данные за 2011 год дают представление о существующем положении в кластерах, о том, насколько оно отличается от целевых индикаторов; другие числовые значения, разработанные автором, информируют о самих перспективных ключевых показателях.

Ключевые показатели (индикаторы) реализации Стратегии развития авиастроительных кластеров Российской Федерации на 2012–2016 гг.

Целевые показатели развития кластеров		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Хабаровский край							
1	Количество единиц финальной продукции (самолетов)	7	22	52	72	72	68
2	Прирост стоимости основных фондов, %	11,9	14,1	28,4	14,1	11,9	12,3
3	Прирост производительности труда по предприятиям и организациям – участникам кластера, %	55,4	1,0	70,1	10,7	8,7	9,2
4	Прирост уплаченных налогов, %	6,8	7,1	29,2	2,4	7,5	8,2
5	Прирост инновационных вложений в основные средства, %	8,0	10,0	11,0	28,0	10,0	11,0
6	Прирост инвестиций, привлеченных в кластер, %	7,0	9,0	18,0	7,0	10,0	11,0
7	Прирост чистой прибыли (снижение убытка) по кластеру, %	-115,2	-117,6	248,0	10,1	14,2	11,1
Нижегородская область							
1	Количество единиц финальной продукции (самолетов)	5	0 (пр-во агрегатов)	0 (пр-во агрегатов)	17	17	24
2	Прирост стоимости основных фондов, %	3,6	15,0	15,2	5,4	13,0	14,5
3	Прирост производительности труда по предприятиям и организациям – участникам кластера, %	34,0	-100,2	114,0	10,4	12,2	8,2
4	Прирост уплаченных налогов, %	47,0	-140,5	156,7	9,2	8,1	8,7
5	Прирост инновационных вложений в основные средства, %	125,0	-135,2	146,7	10,2	9,6	10,4
6	Прирост инвестиций, привлеченных в кластер, %	154,0	-167,4	170,6	6,0	9,0	10,0
7	Прирост чистой прибыли (снижение убытка) по кластеру, %	22,0	-25,0	36,2	10,4	13,6	15,7
Самарская область							
1	Количество единиц финальной продукции (самолетов)	1	3	6	6	16	20
2	Прирост стоимости основных фондов, %	4,2	6,0	22,0	30,0	23,0	22,0
3	Прирост производительности труда по предприятиям и организациям – участникам кластера, %	17,8	10,1	21,5	25,0	28,0	30,5
4	Прирост уплаченных налогов, %	28,4	20,5	40,5	40,2	52,1	52,7
5	Прирост инновационных вложений в основные средства, %	86	10,2	11,4	15,2	15,2	16,4
6	Прирост инвестиций, привлеченных в кластер, %	61,6	61,6	10,6	21,2	40,0	40,2
7	Прирост чистой прибыли (снижение убытка) по кластеру, %	1,0	4,0	8,0	10,2	12,7	14,5

Для развития всей территории базирования того или иного кластера при разработке новой Стратегии развития авиастроительных кластеров Российской Федерации, на наш взгляд, необходимо определить место малого и среднего бизнеса в иерархии производителей авиационной техники; перечень мероприятий и объемы их финансирования; направления взаимодействия с организациями, не относящимися к малому и среднему предпринимательству.

Библиографический список

1. Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года. URL: www.rosprom.gov.ru/docs/2559.doc.
2. Об утверждении Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы»: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24.12.2012 №2509-р. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=139712>.
3. Исупов А.М. Специфика и проблемы функционирования кластерных объединений в авиационной промышленности // Аудит и финансовый анализ. 2012. № 3. С. 402–410.
4. Об утверждении Перечня инновационных территориальных кластеров. URL: http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/politic/doc20120907_02/
5. Исупов А.М. Организационно-экономический механизм государственного регулирования авиастроительного кластера Самарской области // Основы экономики, управления и права. 2012. № 5(5). С. 57–68.

*A.M. Isupov**

IMPROVING OF STATE REGULATION OF RUSSIAN FEDERATION AIRCRAFT-BUILDING CLUSTERS: STRATEGIC ASPECT

The article deals with the active strategic acts in the sphere of development of aircraft industry in Russia, elaboration of the Strategy of development of clusters in the aircraft industry of the Russian Federation up to 2025 is proposed. The structure and the main indicators of the Strategy are presented; aims and priority directions of development of Khabarovsk, Nizhny Novgorod and Samara clusters in the aircraft industry are formulated.

Key words: cluster, aircraft industry, strategy, state regulation.

* *Isupov Andrey Michaylovich* (a-isupov@yandex.ru), the Dept. of Economics, Samara State University, 443011, Samara, Russian Federation.