

## **Групповое импортное оборудование как драйвер модернизации предприятий авиационной промышленности России**

И.В. Винокуров

### **Аннотация**

В статье приводится общая экономическая ситуация в авиационной промышленности России. Экономическая ситуация рассматривается с точки зрения наличия объективной необходимости и возможности для масштабной технологической модернизации предприятий сферы. Дана оценка использования механизма централизованного импортирования оборудования в исторической ретроспективе советского периода. Показана необходимость использования схожего механизма в условиях рыночной экономики в современное время. Описан ранее неиспользуемый в авиационной промышленности механизм групповой закупки, который может стать драйвером модернизации предприятий отрасли.

**Ключевые слова:** импорт; оборудование; промышленность; модернизация; групповой импорт; групповая закупка; авиационная промышленность.

### **Введение**

Мировой экономический кризис 2009 года стал «лакмусовой бумагой» как для авиационной промышленности, так и для всей российской экономики в целом. Объективные цифры, характеризующие падение отрасли в кризисные годы, свидетельствуют о глубоких системных проблемах. Авиационная промышленность находится в стагнации по отношению к ресурсо добывающим секторам экономики. Однако политика государства в отношении авиационной отрасли, принятая буквально в последние годы, говорит нам о серьезных намерениях властей модернизировать отрасль и вывести состояние авиации на конкурентный уровень. Фактами серьезности намерений модернизации отрасли говорит финансирование программ из федерального бюджета – 130 млрд.рублей за период 2008-2012 года, а до 2020 года

планируется выделение в 5 трлн рублей. За столь серьезными ресурсами стоят конкретные задачи, такие как модернизация авиастроительного комплекса за счет переоснащения технологического парка предприятий и создания современного авиастроительного комплекса, способного производить в требуемых внутренним и внешними рынками объемах авиатехнику, конкурирующую с мировыми образцами и соответствующую международным требованиям по качеству. Однако помимо задач и выделяемых на них ресурсов должна стоять система производства, которая позволит осуществить поставленные задачи. По оценкам экспертов Минпромторга производственный потенциал Российской авиаромышленности отстал от ведущих стран на 1,5 поколения. Таким образом, чтобы нарастить отставание потребуется современное технологическое оборудование, которого в России фактически нет. На данный момент Россия производит порядка 100 обрабатывающих центров в год, в то время как для обновления отрасли требуется сотни станков только для авиационной промышленности. В текущих реалиях, когда задачи поставлены, ресурсы выделены, ждать реабилитации российского станкостроения для обеспечения мощностей авиапредприятий за период даже в несколько лет представляется нереалистичным. Реабилитация станкостроения потребует ресурсов, сопоставимых созданию отрасли заново как в период советской индустриализации. Современная ситуация очень схожа с ситуацией поствоенного времени, когда руководство страны в отсутствие технологий и предприятий по их реализации фактически было вынуждено закупать оборудование за рубежом. Для этого существовали специально созданные государственные компании, что позволило централизованно провести модернизацию предприятий промышленного сектора в кратчайшие сроки и на достаточно выгодных условиях за счет большого объема поставок. В современных рыночных реалиях централизованные механизмы импортирования, действующие в советское время, неприменимы по многим причинам, однако новых механизмов, уже действующих в разных сферах экономики за рубежом, пока не сложилось. В связи с этим выделяемые из бюджета ресурсы рискуют быть расходованы крайне неэффективно за счет того, что оборудование будет закупаться через множество разрозненных поставщиков с использованием полупрозрачных финансовых схем, в которых свою выгоду получают представители предприятий, участвующих в закупках, а также сверхприбыль получают компании-посредники и компании производители за счет разрозненности закупаемого оборудования предприятиями авиационной отрасли. Однако «проигрывающей стороной» в этой ситуации остаются предприятия, инфраструктура, связанная с поставками

оборудования – банки, страховые и логистические компании, а следовательно и вся экономика России в целом.

Для выхода из столь непростой ситуации требуется принятие нового механизма централизации закупок, который бы позволил ликвидировать имеющиеся проблемные зоны в сложившихся обстоятельствах и помог бы осуществить модернизацию авиационной промышленности России за короткие сроки, экономно и рационально при этом используя выделенные целевые бюджетные средства. Таким механизмом может стать групповое импортное оборудование, которое с экономической точки зрения является взаимовыгодным для всех участвующих в нем сторон и которое поможет предприятиям диверсифицировать риски, связанные с поставками, получить специальную цену за счет масштаба заказа, сэкономить средства за счет закупок напрямую без посредников и иметь единое сервисное обслуживание в своей стране.

### **1.1. Общая оценка сложившейся социально-экономической ситуации в авиационной промышленности России**

За 2010 год российская авиапромышленность выпустила 7 гражданских самолетов. На данный момент в портфеле заказов Объединенной Авиастроительной Корпорации имеется заказ на 495 гражданских самолетов. Данные цифры свидетельствуют с одной стороны о значительных потребностях рынка авиаперевозок в авиатехнике, а с другой стороны невозможность российской отрасли производить требуемое рынком количество продукции. Ситуация, которая сложилась в отрасли на сегодняшний день, не случайна. За этим стоит целый ряд как политических, так и экономических факторов, повлиявших на падение как авиационной отрасли, так и ряда других производственных отраслей российской экономики. В исследовании, разработанном объединением организаций авиационной промышленности ОАО «Авиапром» имеется ряд цифр, которые характеризуют состояние дел российского авиастроения как кризисное. Загрузка предприятий составляет в среднем 30-40% от проектных мощностей, что при портфеле заказов 495 самолетов говорит о несоответствии продукции, которая может производиться на имеющихся мощностях, международным требованиям к качеству. Об этом свидетельствуют и следующие цифры - износ основных фондов достигает 70%, а 64% оборудования не соответствует современным требованиям. Разрыв между научными знаниями и исследованиями в области авиационной промышленности и реальным производством, особенно в

сферах двигателестроения, бортового оборудования и агрегатов, тренажеростроения, информационных технологий. Предприятия отрасли для того, чтобы выживать в кризис стали производить непрофильную для себя продукцию, такую как медицинское оборудование, приборы и товары для населения. Не лучшим образом отразился на промышленности и мировой экономической кризис 2009 года. Для спасения 450 тыс. занятого в отрасли персонала было выделено 93 млрд. рублей. Однако даже это не помогло не ощутить последствий кризиса в авиастроении.

Проведя аналогию между кризисом 97-ого года и 2009, можно выделить главную разницу между этими двумя потрясениями – кризис 1997 года стал толчком к развитию экономики, так как ещё 10 лет назад российские предприятия обладали созданными в советское время мощностями, которые до кризиса были в значительной мере незагруженными, но вполне пригодными для выпуска конкурентоспособной продукции. Падение российского рубля благотворно сказалось на импорт замещении и развитии авиационной промышленности России. За эти десять лет в промышленности не произошло широкомасштабного обновления мощностей, что привело к их безнадежному моральному и физическому устареванию. Таким образом, в нынешний кризис 2009 года авиационная промышленность пострадала больше других, что повлекло за собой и падение российской экономики.

Сложившаяся ситуация в авиационной сфере экономики схожа с экономическими реалиями Советского Союза поствоенного времени, когда фактическое отсутствие технологического оборудования с одной стороны и острая необходимость в кратчайшие сроки возродить экономику за счет развития в том числе авиационной промышленности с другой. Для этих целей было принято на тот момент единственно возможное решение в связи с необходимостью модернизации экономики в кратчайшие сроки, а именно массово импортировать технологическое оборудование из стран с развитой технологической базой.

О масштабах импорта может говорить тот факт, что на долю машин и оборудования приходилось свыше  $\frac{1}{3}$  всего импорта СССР.

Внешняя торговля СССР опиралась на ряд объединений, которые были призваны осуществлять торговые операции с иностранными государствами для нужд различных отраслей экономики.

Для импортирования оборудования были созданы такие объединения как «Технопромимпорт», «Станкоимпорт», «Машиноимпорт». Целью их создания была централизация процесса закупки технологического оборудования и дальнейшего распределения между предприятиями.

Но как и в любом механизме, так и в этом часто случались сбои. В этом случае зачастую к решению вопросов работы объединения подключались высшие государственные органы. Также вопросы поставок могли решаться на заседании политбюро с участием Генсека, наркома, председателя Объединения, директора завода, которому предназначалось оборудование. Государство контролировало абсолютно все вопросы, связанные с внешней торговлей. От этого были свои плюсы и минусы. Плюсами были то, что практически не существовало коррупции (хотя вопросы закупок всегда считаются коррупционными); модернизация предприятий проходила централизованно и наименьшими затратами, так как закупки были оптовыми, а гарантом контрактов был Советский Союз. Основным минусом такого механизма было то, что каждый участник процесса хотел избежать ответственности, так как тысячи важных и даже совсем не важных решений должны пройти через Политбюро. Работа нередко простаивала неделями до тех пор, пока не было конкретного решения. Таким образом, советская бюрократия была неповоротлива и часто неработоспособна. Не смотря ни на что, этот механизм позволил Советскому Союзу провести модернизацию производства в кратчайшие сроки и максимальным эффектом.

В современных условиях механизм централизованных закупок не трансформировался в новые формы в условиях рыночной экономики и тем самым предприятия остались «в одиночестве» для решения стоящих перед ними задач технологического перевооружения имеющихся мощностей. Децентрализация всех сфер экономики привела к разобщенности политики предприятий во всех областях их сферы деятельности. В рамках рыночной экономики централизованных закупок, как в плановой экономике, существовать не может по ряду идеологических и экономических причин, но может существовать механизм, имеющий те же положительные последствия для предприятий и экономики в целом, что и при централизации, но обладающий нивелирующими факторами проблемных сторон централизации. Таким механизмом может стать механизм групповой закупки.

Так же как и в советское время при реализации проектов, направленных на техническое перевооружение отечественных предприятий авиационной промышленности фактически безальтернативным является использование импортной техники и зарубежных технологий. При этом реализация проектов технического перевооружения в России сталкивается с проблемами, связанными с отсутствием существующих механизмов централизованных закупок и потерей от этого специальных условий, предполагающих скидки за счет масштаба и единое сервисное обслуживание на территории размещения предприятий. Помимо этого, существующие предприятия сталкиваются с такими проблемами, как несоответствие технических стандартов стран — импортеров оборудования российским стандартам особенностями таможенного оформления и государственного администрирования, некомпетентностью исполнителей проектов в работе на современной технике иностранного производства, непониманием реальных условий и менталитета персонала отечественных предприятий и фабрик иностранными партнерами, участвующими в проектах, и с другими проблемами российского бизнеса. Плюс к этому как уже ранее обозначалось, разработка специализированных моделей оборудования и развитие специальных систем сервиса для российского рынка (например, складов запчастей на территории РФ, постоянных подразделений по сервисному обслуживанию) становятся экономически абсолютно нецелесообразными для фирм-производителей. Это ставит российских руководителей и исполнителей проектов по тех перевооружению, да и самих поставщиков оборудования и технологий в очень сложное положение.

Подводя итог оценке проблемной управленческой ситуации в авиационной промышленности России и сфере импортирования технологического оборудования в частности можно выделить ряд ключевых тезисов, а именно:

- 1) системный кризис в авиационной отрасли российской экономики;
- 2) крайне высокий уровень устаревания производственного оборудования отрасли;
- 3) существующий кризис невозможно преодолеть без полномасштабного переоснащения имеющихся мощностей современным оборудованием;

4) одной из причин малости масштабов переоснащения мощностей предприятий является отсутствие соответствующего механизма группового импортирования технологического оборудования.

### **1.2. Предпосылки формирования механизма группового импортирования технологического оборудования в рамках модернизации авиационной промышленности России.**

Для решения имеющихся проблемных зон международное сообщество выработало механизм групповой закупки, когда компании объединяются для формирования единого заказа и получения за счет этого специальной цены в связи с увеличением масштаба заказа, возможность единого сервисного обслуживания, снижение административных издержек по доставке, а также риска не поступления товара. Существует международный практический опыт группового импортирования товаров и в частности оборудования в сфере информационных технологий, потребительских товаров, медицинского оборудования и других отраслях экономики. Данный практический опыт основывается на существовании электронных рынков групповых закупок. Помимо международных электронных рынков существуют и российские аналоги соответствующих рынков в потребительских секторах экономики, использующих механизм групповых закупок. Однако общеизвестные данные о практическом опыте реализации механизма групповых закупок технологического оборудования в России отсутствуют.

Первые теоретические исследования в области групповых закупок в мировой практике появились в начале 2000-х тысячных годов с развитием интернета как площадки для реализации механизма групповой закупки. Исследованиями на эту тему занимались такие ученые как Роберт Дж. Кайфманн, Бин Вонг, Ховард П. Марвел, Хуанксинг Янг, Кришнан С. Ананд, Рави Арон, П.Б. Ловри, Дж. О. Черрингтон, Р.Р. Вотсон. Вышеупомянутые авторы с научной точки зрения описали механизм групповой закупки оборудования, а также, какие экономические выгоды данный механизм дает всем его субъектам.

Описанный выше механизм по результатам научных исследований показал его высокую экономическую эффективность в связи с чем автором предлагается с его помощью объединить предприятия для формирования групповых закупок технологического оборудования. Применение данного механизма при условии наличия удобной площадки, где он реализуется,

способен стать для России новой платформой взаимодействия всех субъектов правоотношений, которые при соблюдении согласованных процедур способны извлечь экономическую выгоду для предприятий и всей экономики в целом и решить проблему упадка российской промышленности. Таким образом, данный механизм может быть интересен всем его участникам, а именно:

- предприятиям авиационной отрасли России в лице дирекции. Использование данного механизма позволяет предприятиям существенно снизить уровень рискованности импорта оборудования за счет объединения нескольких заказов в один, получить возможность специальной цены за счет увеличения масштаба закупок, получить возможность единого сервисного обслуживания, воспользоваться более выгодными условиями банковских, страховых и логистических услуг;

- государству для повышения конкурентоспособности, повышения доли квалифицированного труда работников предприятия;

- участникам юридических лиц, участвующим в процессе импорта оборудования (снижение рисков, повышение прибыли);

- поставщикам продукции, заинтересованным в увеличении товарооборота с предприятиями-экспортерами оборудования, а также в укрупнении заказов с целью минимизации издержек и дополнительных расходов ресурсов на администрирование процесса реализации;

- банковскому сектору, страховым, логистическим и другим компаниям смежных отраслей, востребованность услуг которых возрастает в связи с увеличением товарооборота между предприятиями и поставщиками.

### **Библиографический список**

1 Анализ состояния авиационной деятельности России. 06.09.2011 // ОАО «Авиапром»: [сайт]. URL: <http://oao-aviaprom.ru/obsujdenie/115-2011-09-06-13-17-25> (дата обращения: 07.10.2012).

2 Джиан Ч., Шилонг Ч. - Шиппинг С. Стратегия покупок в системе аукционов групповых закупок в Интернете, журнал «Системы и человек» №6, 2002.

3 Кауфман Р., Вонг.Б. Делайте заявки вместе, покупайте вместе: эффективность бизнес-модели групповой закупки в интернет, базирующихся, продажах, научное исследование, журнал «Электронная коммерция в бизнесе и социуме» №4, 2001.

4 Кришна А., Рафи А. Групповые закупки в Интернете: Сравнение механизма биржевого открытия, журнал «Научный менеджмент» №11, 2003.

5 Ливанов Дмитрий, Пономарев Алексей. Три императива технологической политики, журнал «Эксперт» №5 (644), 2009.

6 Марвел.Х., Янг К., Групповые закупки, нелинейные тарифы и олигополии, научное исследование, журнал «Современные бизнес-технологии» № 3, 2006.

7 Нараяджан М., Сосич Г., Джанг Х. Организация устойчивости групповых закупок – научное исследование, журнал университета Южной Калифорнии, №11, 2009.

8 Цуканов И. Крылатые композиты, журнал Ведомости. №188(2458), 2009.

### **Сведения об авторе**

Винокуров Игорь Витальевич, аспирант Московского авиационного института (национального исследовательского университета).

МАИ, Волоколамское ш., 4, Москва, А-80, ГСП-3 125993;

тел.: +7-929-538-74-435; e-mail:igorvinokuroff@gmail.com