

УДК 33 DOI: 10.14451/2.197.43

Повышение инвестиционной привлекательности авиационных предприятий

© 2024 **Леонович Вадим Сергеевич**

Магистрант. Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва.

E-mail: Leonovich.vadim@mail.ru

Ключевые слова: инвестиционная деятельность, инвестиционные отношения, авиационные предприятия, инвестиционная привлекательность, авиационный комплекс.

В настоящей научной работе автор кратко анализирует особенности повышения инвестиционной привлекательности отечественных авиационных предприятий. Автор рассматривает статистические показатели относительно развития российского авиапрома, уделяет внимание современным направлениям для развития. Далее автор переходит к исследованию проблемных аспектов повышения инвестиционной привлекательности, приводит конкретные примеры, а также рассматривает наиболее перспективные направления совершенствования данного института, уделяет внимание предпринимаемым в настоящее время активным действиям. В заключение исследования автор отмечает, что в дальнейшем обозначенные в настоящей статье акценты сохранятся и будут далее преумножаться – для этого сегодня есть все необходимые предпосылки. **Объектом исследования** являются особенности повышения инвестиционной привлекательности отечественных авиационных предприятий. **Целью исследования** является комплексный, последовательный анализ особенностей повышения инвестиционной привлекательности отечественных авиационных предприятий. **Методы исследования** – это формально-юридический, компаративистский, сравнительный анализ, диалектический, статистический, математический, обобщение, конкретизация, систематизация, дедукция, иные методы теоретического и практического уровней научного познания. **Научная новизна исследования** заключается в подготовке комплексного исследования, в формировании авторских выводов относительно особенностей повышения инвестиционной привлекательности отечественных авиационных предприятий. Данная научная статья будет полезна теоретикам, практикам, обучающимся и профессорско-преподавательскому составу гуманитарных и иных направлений подготовки, а также широкому кругу читателей, интересующихся вопросами повышения инвестиционной привлекательности отечественных авиационных предприятий в целом.

Авиационная промышленность является одной из стратегически важных отраслей для современной российской экономики, с одной стороны, обеспечивая собой значимую часть транспорт-ного сообщения как внутри государства, так и за его пределами. С другой же стороны, при учете наличия в стране более 1500 различных предприятий, в той или иной степени занятых в авиа-

проме, – машиностроительных, металлургических, радиотехнических и ряда других, – очевидно, что данная отрасль обеспечивает значительный уровень занятости населения, в том числе в смежных отраслях экономики [3]. В конечном итоге, авиационная промышленность представляет для отечественной экономики крайне широкий интерес, позитивно влияя на самые разные аспекты развития государства и отдельных секторов экономической деятельности в целом (рис. 1, 2). В связи с этим, вопрос инвестиционной активности в этой среде имеет сегодня крайне высокую степень актуальности.

Функционирование предприятий авиационной промышленности зачастую связано с использованием инновационных технологий и разработок, что на практике без инвестиционных вложений буквально невозможно. В настоящее время в условиях существенного влияния западных санкций отечественный авиапром еще больше нуждается в разного рода крупных инвестиционных проектах. Это позволяет поддерживать современное состояние авиационной промышленности на должном уровне, а также обеспечивать ее поступательное развитие в будущем.

В настоящее время среди наиболее известных инвестиционных проектов авиапрома можно перечислить следующие:

- разработка и введение в эксплуатацию российского люксового вертолета Aurus;
- обновление парка крупнейших авиапроизводителей на 25% к 2027 г.;
- модернизация заводов, создание логистических центров, закупка программного обеспечения и т. д. [10]

Предполагается, что ключевым исполнителем в данных сделках будет государственная корпорация «Ростех», которая, в свою очередь, займется выпуском облигаций с льготной ставкой в 1,5% годовых. Крупный инвестпроект, разработанный и уже частично внедренный в практику Правительством РФ, также предполагает расширить производство отечественной авиационной техники, обеспечить транспортную незави-

симость страны и в целом создать полноценную эффективную систему послепродажного обслуживания воздушных судов. В конечном итоге, необходимо отметить, что объем «внутреннего и экспортного рынков» до 2040 года оценивается властями в 1869 воздушных судов, объем необходимых для инвестпроекта капиталовложений – в 1 трлн рублей. В частности, банковское финансирование предполагается в размере 380,9 млрд рублей, собственные средства участников инвестпроекта (в объеме амортизации, формируемой в рамках реализации) – 122,8 млрд рублей, бюджетные средства – 215,6 млрд рублей [1].

Таким образом, на приведенных выше примерах мы наблюдаем довольно высокий уровень инвестиционной активности в авиапроме в целом. На это также делает акцент и законодатель, который участвует в разработке профильных программ и национальных проектов. Сегодня инвестиционные вложения для отечественного авиапрома крайне необходимы, однако на практике это не означает, что ситуация с инвестиционными вложениями в настоящее время идеальна. Напротив, мы можем наблюдать целую совокупность различных проблем, касающихся возможности повышения существующего уровня инвестиционной привлекательности российских авиапредприятий. Проанализируем далее некоторые из них более подробно.

Во-первых, это касается низкого уровня конкурентоспособности. Сегодня показатели деятельности авиапредприятий по данному направлению продолжают оставаться далекими от планируемых, особенно если это касается сравнения с аналогичными данными зарубежных производителей. В частности, проблемными продолжают быть и сервис, и используемые технологии, и качество продукции, что вызывает вопросы у потенциальных инвесторов, которые, как правило, обращают внимание на стабильность и устойчивость партнеров в сделках [9].

Во-вторых, сложная политическая ситуация оказывает неоднозначное влияние на российскую экономику и отдельные ее сектора, особенно

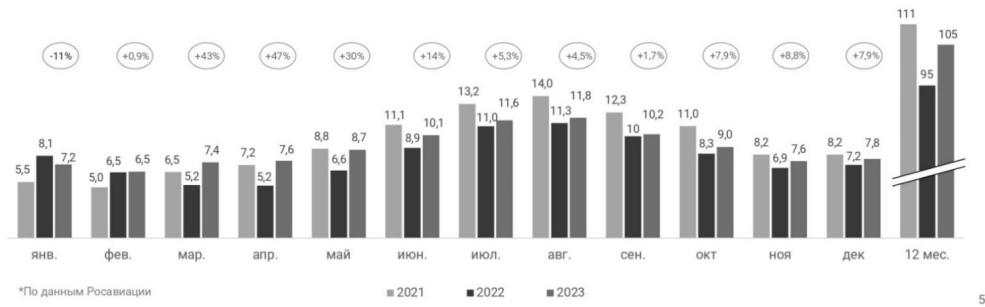


Рис. 1. Динамика авиаперевозок пассажиров в РФ, в млн чел, за 2021–2023 гг.

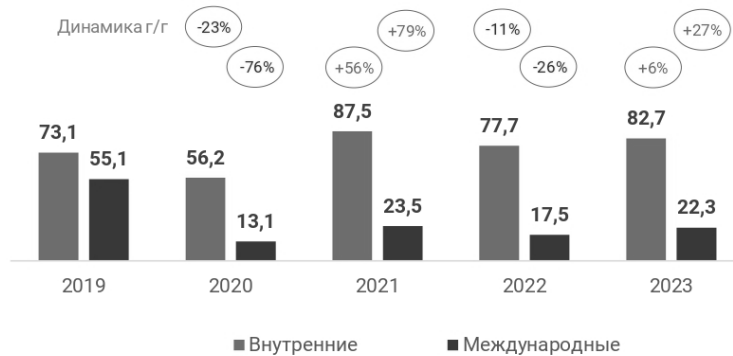


Рис. 2. Динамика внутренних и международных авиаперевозок пассажиров в России, в млн чел, в 2019–2023 гг.

это касается международных санкций. В настоящее время уже можно наблюдать, как отечественный авиапром несколько «перестроился» под новые условия, допустил переориентацию на другие рынки, в некоторых случаях и вовсе существенно пересмотрел особенности своей деятельности, чтобы оставаться эффективным и качественным.

В-третьих, некоторые эксперты выделяют такую проблему повышения инвестиционной привлекательности как недостаточная транспарентность. В частности, это выражается в наличии некоторых сложностей в организационно-управленческой деятельности, в подготовке финансовой отчетности, что иногда усложняется коррупционной составляющей, делает предприятия авиапрома непривлекательными для инвестиционных вложений [3].

В-четвертых, обозначим такой недостаток как низкий уровень доступа к финансированию. Например, на это влияют высокие ставки на креди-

ты и займы, которые не позволяют обеспечить должный уровень привлеченных и собственных средств. Да и проблемы с инвестированием также можно обозначить в качестве актуальных, когда буквально предприятие не является инвестиционно привлекательным именно потому, что не допускает должный уровень инвестиционных вложений. По сути, замкнутый круг, выбраться из которого бывает крайне сложно.

В-пятых, также следует рассмотреть низкий уровень инновационности, технологическое отставание. К сожалению, этот недостаток актуален для довольно многих российских предприятий авиапрома, и исправить его оперативно почти невозможно. Здесь мы наблюдаем конкуренцию внутри рынка, когда наиболее крупные производители могут позволить себе быть инновационно активными и смело внедрять в работу технологические новшества, чего явно не могут допустить менее серьезные предприятия. В результате такая политика в отношении инноваций существенно снижает общий уровень инвести-

ционной привлекательности в принципе [8].

В конечном итоге, как мы наблюдаем из перечисленного выше перечня, обеспечение должного уровня инвестиционной привлекательности для предприятий отечественного авиапрома – сложная, многоэтапная и зачастую требующая значительных вложений задача, которую почти невозможно разрешить быстро и эффективно. Очевидно, что собственных усилий авиапредприятия в этом отношении недостаточно (например, пересмотр стратегий деятельности, переориентирование рынка комплектующих и т. д.), требуется большой объем поддержки и от государства, и от частных инвесторов. Далее перечислим некоторые актуальные направления, через которые, на наш взгляд, в настоящее время будет возможно влияние на уровень инвестиционной привлекательности. – Развитие сотрудничества с международными инвесторами [2]. Причем здесь сразу необходимо говорить о двух совместно реализуемых пунктах: это нарастание международных контактов как таковых и переориентирование рынка авиапрома на качественно новые направления. Если раньше в числе лидеров по контактам были страны Европы, то сегодня наиболее важным со стратегической точки зрения выступает взаимодействие с такими государствами, как Китай, Индия, Япония, страны Латинской Америки, иными. Ранее в числе наиболее крупных партнеров выступали, в частности, США, Франция, Великобритания, Италия и другие государства. Предполагается, что инвестиционно привлекательными выступят не только, например, сектор производства, но также реализация разного рода конструкторских, исследовательских и иных международных проектов. Проанализируем данный пункт на примере российско-китайских отношений, а именно:

1. Создание широкофюзеляжного самолета CR-929, первый полет которого запланирован на 2026 г. Первый полет прототипа состоялся уже в 2023 г.;
2. Разработка сверхтяжелого российско-китайского самолета общей вместительно-

стью до 80 т.;

3. Создание Фонда развития гражданской авиационной промышленности (далее – Фонд) на базе Российского фонда прямых инвестиций (далее – РФПИ). Первые проекты данного Фонда уже реализованы, о чем будет сказано далее;
4. Иное [1]. – Улучшение инвестиционного климата в целом. Подразумевается, что будет необходимым создание таких благоприятных условий, в которых реализация инвестиционных правоотношений будет максимально выгодной для всех участников. Это касается упрощения процессуальных аспектов, снижение бюрократической составляющей, автоматизация процессов и активное внедрение ИКТ-инструментов. Например, это модернизация инвестиционного портала как виртуальной точки входа для предпринимателей, обеспечение информационной доступности и прозрачности, внедрение электронного документооборота и т.д. – Здесь же отметим более активное внедрение инноваций. Выше уже отмечалось, что данное направление зачастую для предприятий авиапрома выступает проблемным, сложным для реформирования. Тем не менее, эксперты в один голос называют вложения в инновации как наиболее актуальный сегодня и эффективный способ повышения уровня конкурентоспособности предприятий, повышения их инвестиционной привлекательности в целом. Так, в числе наиболее успешных инновационных разработок, применяемых в отечественном авиапроме сегодня, можно перечислить:

1. Авиационная сервисная платформа;
2. Система бронирования «Леонардо»;
3. Обслуживание воздушного судна – разработка собственной системы техобслуживания «Аэрофлота»;
4. Разработка и внедрение специальных планшетов для бортпроводников;
5. Иные [5].

– Создание профильных инвестиционных фондов, специализирующихся именно на инвести-

ровании в авиационную отрасль как таковую. Кроме создания определенной «финансовой подушки», формирование подобных фондов также способствует реализации разного рода проектов и программ, позволяет повышать производственные показатели деятельности предприятий, развиваться по новым направлениям. Например, опять же, активнее внедрять инновации и ИКТ. Приведем примеры некоторых профильных инвестфондов, действующих сегодня:

1. Инвестфонд Минобороны РФ на базе технополиса «Эра» (военная авиация);
2. Schroder Russian Region Russian Fund: многопрофильный инвестиционный фонд, который в том числе осуществляет вложения и в авиационное машиностроение;
3. LANIT Ventures: инвестфонд, для которого актуальны вложения в инновации и ИКТ-инструменты, поэтому в развитии авиапрома он участвует опосредованно, но все же достаточно активно – в части содействия разработки и внедрения высоких технологий;
4. «Восход» (инвестфонд В. Потанина) активно действует по направлению развития импортозамещения, в том числе это касается и авиационной отрасли, которая крайне подвержена подобного рода изменениям [3].

Развитие партнерских отношений и проектов. В частности, в настоящее время в отечественном авиапроме наблюдаются следующие примеры успешного партнерского сотрудничества:

1. Финансирование банком ПСБ действующих и будущих проектов в военной и гражданской авиационной промышленности, укрепление контактов с государственной корпорацией «Роскосмос» и подведомственными структурами;
2. Сотрудничество РФПИ и, собственно, его структурного подразделения Фонда развития гражданской авиационной промышленности с китайскими партнерами; предполагается, что в итоге общая сумма контрактов достигнет объема свыше 100 млрд рублей;
3. Реализация крупных проектов в пределах территории ЕАЭС, например, в 2022 г. адми-

нистрацией Ульяновской области совместно с промышленным блоком ЕАЭС были определены актуальные направления для развития сотрудничества в части авиастроения ЕАЭС и т.д.

Как мы видим на приведенных в научной статье примерах, некоторые из данных направлений повышения инвестиционной привлекательности уже в настоящее время начали свое развитие, и одним из ключевых в данном отношении выступает сотрудничество с Китаем. Из указанных выше примеров можно наблюдать, насколько серьезную ставку на это делает российское государство. Тем не менее, этим работа отечественного авиапрома в части увеличения показателей инвестиционной привлекательности отрасли не завершается, что, безусловно, следует считать позитивной тенденцией, актуальной не только сегодня, но и в дальнейшем будущем [4].

Кроме того, на наш взгляд, необходимо сделать акцент и на разрешении проблемных аспектов, обозначенных в настоящем исследовании. Все это, в своей совокупности, позволит качественно развить авиапром в целом, по отдельным направлениям его функционирования, а также увеличить показатели инвестиционной привлекательности как таковые.

Таким образом, по итогам представленного исследования можно обозначить следующие ключевые выводы по теме.

Сегодня повышение инвестиционной привлекательности отечественных авиационных предприятий выступает стратегически важным направлением развития российского авиапрома. В большей части это происходит из-за высокой степени зависимости авиапредприятий от современных технологий и инноваций, которые невозможно эффективно реализовать без привлечения сторонних ресурсов.

В настоящей статье отмечается, что инвестиционная привлекательность российского авиапрома является одновременно и проблемной, и перспективной. В частности, в отношении проблемных аспектов в исследовании рассмотрены

следующие:

- низкий уровень доступа к финансированию;
- недостаточная транспарентность;
- сложная политическая ситуация;
- низкий уровень конкурентоспособности;
- иные [2].

Что касается перспектив развития, то здесь обозначим следующие направления:

- развитие партнерских отношений и проектов;
- создание профильных инвестиционных фондов;
- более активное внедрение инноваций;
- улучшение инвестиционного климата в целом;
- иные.

Библиографический список

1. Алимова И. О., Цунаева Е. Ю. Повышение инвестиционной привлекательности российских аэропортов. – URL: <http://intjournal.ru/wp-content/uploads/2017/06/Alimova.pdf>.
2. Бычков М. Ю. Совершенствование инвестиционной политики в управлении авиационным комплексом России : дис. ... канд. экономических наук : 08.00.05 / Бычков Михаил Юрьевич. – М., 2011. – 162 с.
3. Жданов И. Ю. Повышение инвестиционной привлекательности авиационных предприятий с использованием кредитного рейтинга. – URL: <https://mai.ru/upload/iblock/974/povyshenie-investitsionnoy-privlekatel'nosti-aviatsionnykh-predpriyatiy-s-ispolzovaniem-kreditnogo-reytinga.pdf>.
4. Ким В. Я., Бочурова А. В., Иноземцева Е. Ю. Методы оценки инвестиционной привлекательности аэропортовых предприятий. – URL: <https://novainfo.ru/article/18802>.
5. Немчинов О. А. Авиатранспортный маркетинг: экономическая эффективность функционирования аэропорта: учебное пособие. – Самара : Издательство Самарского университета, 2020. – 96 с.
6. Оборина Л. Г. Операционная и инвестиционная активность аэропортового бизнеса в России: проблемы и перспективы. – URL: https://elar.ufrfu.ru/bitstream/10995/48178/1/rrfp_2016_2_097.pdf.
7. Осипов С. Ю. Актуальные вопросы развития гражданской авиации России и привлечения инвестиций на примере аэропорта «Жуковский». – URL: <https://vectoreconomy.ru/images/publications/2018/3/economicsmanagement/Osipov.pdf>.
8. Основные принципы финансирования и инвестиционной привлекательности авиационных компаний / К. Г. Садвакасова [и др.] // Вестник университета «Туран». – 2022. – № 2. – С. 285–294.
9. Тихомирова Т. А., Паристова Л. П. Развитие инвестиционной деятельности в области воздушного транспорта: проблемы и итоги // Международный научно-исследовательский журнал. – 2014. – 1 (20).
10. Утвержден инвестпроект по развитию авиапрома с финансированием из ФНБ / Интерфакс. – URL: <https://www.interfax.ru/business/940196>.

В конечном итоге, как отмечается в заключение научной статьи, работа по повышению инвестиционной привлекательности отечественных авиационных предприятий в настоящее время ведется, причем иногда довольно активно – это видно по приведенным в исследовании практическим примерам. Особенно в данном отношении выделяется международное сотрудничество с Китаем, на котором российское государство делает в настоящее время значительный акцент [5].

Предполагается, что обозначенные в работе актуальные тенденции сохранятся в дальнейшем и только преумножатся.