

О мерах государственной поддержки предприятий авиационной промышленности на примере Российской Федерации

ГП «АНТОНОВ»

Статья посвящена анализу мер государственной поддержки авиационной промышленности Российской Федерации (РФ) с целью совершенствования механизмов государственной поддержки авиационной промышленности Украины.

Центральная проблема статьи – исследование мер государственной поддержки предприятий авиационной промышленности РФ, использование которых будет целесообразно в Украине.

Ключевые слова: авиационная промышленность, государственная поддержка, конкуренция, инвестиции, опыт, тенденции, результативность, стратегия, эффективность.

Введение

Авиационная промышленность Украины (далее – АПУ) относится к приоритетным отраслям экономики Украины в соответствии с ЗУ «О приоритетных направлениях инновационной деятельности в Украине» от 16.01.2003 г. №433-IV, так как в определенных условиях способна обеспечить высокие темпы экономического роста промышленности, значительный уровень доходов государства в виде налогов и сборов, создание большого количества высококвалифицированных рабочих мест, способствовать переходу экономики Украины на инновационный путь развития на основе использования передовых технологий и прикладных наук. Развитие авиационной промышленности оказывает значительное влияние на состояние смежных отраслей промышленности (радиоэлектроника, материаловедение, другие) за счет включения их в производственные циклы разработки, производства и эксплуатации авиационной техники (АТ). Украина относится к небольшому числу стран, имеющих полный цикл разработки и серийного производства самолетов.

Государственная поддержка АПУ в настоящее время обеспечивается на основе заложенных в новом «Налоговом кодексе Украины» от 2 декабря 2010 года №2755-IV и других законодательных актах налоговых льгот в части:

- временного до 2016 года освобождения от уплаты ввозной пошлины для товаров, ввозимых на территорию Украины для потребностей авиационной промышленности, от уплаты налога на землю, обложения НДС операций ввоза на территорию Украины товаров, которые используются для потребностей авиационной промышленности, и поставки на территорию Украины результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР), которые выполняются для потребностей авиационной промышленности, введения дополнительных режимов амортизации, позволяющие ускорить списание основных средств, увеличения сроков расчетов по экспортно-импортным операциям предприятий АПУ;

- временного освобождения сроком на 10 лет, начиная с 1 января 2011 года от налогообложения прибыли предприятий самолетостроительной промышленности, полученной от основной деятельности, а также от проведения такими предприятиями научно-исследовательских и опытно-конструкторских

работ, которые выполняются для потребностей самолетостроительной промышленности. Высвобожденные от налогообложения суммы средств, направляются предприятиями самолетостроительной промышленности на увеличение объемов производства, переоснащение материально-технической базы, внедрение новых технологий, связанных с основной деятельностью и/или возвращение кредитов, используемых на указанные цели и оплату процентов по ним.

В 2002-2010 годах господдержка АПУ осуществлялась на основе «Государственной комплексной программы развития авиационной промышленности Украины на период до 2010 года», утвержденной постановлением Кабинета Министров Украины от 12.12.01 года №1665-25, и которая включала комплекс мероприятий, направленных на расширение номенклатуры, увеличение объемов производства, повышение уровня конкурентоспособности изделий авиационной техники и ее компонентов за счет госбюджетного и внебюджетного финансирования.

Действующим законодательством государственная поддержка предприятий АПУ осуществляется в форме налоговых и других льгот и является компромиссным решением между реальными потребностями предприятий и текущими возможностями государственного бюджета Украины. Заложенные в новом налоговом кодексе временные льготы по налогообложению прибыли авиационных предприятий Украины являются недостаточным условием для решения накопившихся проблем авиационной отрасли.

Актуальной задачей для АПУ является совершенствование механизмов государственной поддержки предприятий АПУ с целью увеличения продаж новых современных самолетов украинского производства, создания конкурентоспособных условий финансирования производства и обеспечения продаж. Для этого необходимо анализировать подобный опыт в зарубежных странах, имеющих авиастроительную промышленность.

Для обеспечения динамичного развития АПУ в соответствии с поставленными задачами развития отрасли (Распоряжение КМУ от 27 декабря в 2008 г. N 1656-р «Об одобрении Стратегии развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года») необходимо формирование комплексной активной промышленной политики, включающей следующие аспекты: защита внутреннего авиационного рынка Украины от ввоза зарубежной АТ, развитие отраслевой науки, стимулирование: НИОКР, серийного производства, лизинговых операций по поставкам АТ, украинских авиакомпаний, эксплуатирующих отечественную АТ, экспорта АТ.

В этой связи наибольший интерес для Украины представляет опыт государственной поддержки предприятий авиационной промышленности (АП) РФ, так как:

1. АПУ являлась структурной составляющей авиационной промышленности СССР;
2. рынок РФ для предприятий украинских предприятий является одним из наиболее приоритетных;
3. существуют тесная техническая кооперация по различным авиационным программам Украины и РФ;
4. существуют общие рынки сбыта продукции авиастроения обеих стран, что приводит к конкуренции между предприятиями;

5. активизировались интеграционные процессы между авиационными отраслями двух стран;

6. недостаточная государственная поддержка предприятий отрасли в Украине ставит их в неравные условия по отношению к российским предприятиям АП на общих рынках сбыта.

Постановка задачи

Исследование мер государственной поддержки АП РФ проводилось на основе текущего российского законодательства с учетом результатов, полученных от их внедрения. Особенностью исследования является классификация мер государственной поддержки АП РФ, раскрытие их сущности и влияния на отрасль.

Цель статьи в обратить внимание на необходимость совершенствования механизмов государственной поддержки предприятий авиапромышленности Украины, используя опыт Российской Федерации.

Основные результаты

В РФ на законодательном уровне осуществляется значительная государственная поддержка предприятий авиационной промышленности, направленная на сохранение, адаптацию к изменяющимся рыночным условиям и обеспечение устойчивого их развития на длительную перспективу и поэтапного перехода на самофинансирование.

Меры и объемы господдержки АП РФ значительно дифференцированы и включают:

- поддержку и стимулирование внутреннего спроса на новую российскую авиатехнику;
- поддержку экспорта новой российской авиатехники;
- обеспечение защиты внутреннего рынка страны таможенно-тарифными методами;
- поддержку и стимулирование разработки и производства новой российской авиационной техники, включая техническое перевооружение и модернизацию предприятий;
- стимулирование научно-технической и инновационной активности российских авиационных предприятий.

Кроме того, осуществляются меры государственной поддержки предприятий АП РФ в рамках оборонно-промышленного комплекса (ОПК), а также органами местной государственной власти РФ в объеме предоставленных им полномочий.

Государственная поддержка предприятий АП РФ осуществляется в форме предоставления им налоговых и других льгот, а также в форме прямого и косвенного бюджетного финансирования предприятий. Под косвенным финансированием понимается предоставление предприятиям АП, лизинговым компаниям государственных гарантий под кредиты.

Перечисленные меры государственной поддержки реализуются следующим образом:

1. Поддержка и стимулирование спроса новой российской авиатехники внутри страны осуществлены посредством:

- формирования с участием государства двух высококапитализированных лизинговых компаний (ЛК), уполномоченных приобретать новую российскую

авиатехнику, выигравших конкурс Министерства экономического развития РФ на право использования лизинга для воздушных судов (ВС) российского производства в 2001 году (ОАО «ИФК», ОАО «ФЛК») за счет увеличения их уставных капиталов путем ежегодного внесения средств от 100 до 200 млн.USD из Федерального бюджета РФ с условием пропорционального увеличения капитала лизинговых компаний за счет средств частных инвесторов ЛК. Данная мера позволила в течение относительно небольшого времени (4-5 лет) обеспечить создание крупных высококапитализированных лизинговых компаний за счет государственных и частных денежных средств, имеющих достаточный кредитный рейтинг для работы с крупными иностранными и российскими банками, и решить проблему долгосрочного финансирования поставок АТ путем привлечения кредитных ресурсов на привлекательных условиях. (По оценке компании Ernst & Young в середине 2010 года, полная цена лизинговой компании ОАО ИФК составляла 900 млн.USD).

- субсидирования (возмещения) из Федерального бюджета РФ российским авиакомпаниями части расходов на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение воздушных судов российского производства согласно Постановлению Правительства РФ от 26.06.2002 года № 466. Данная льгота обеспечивает экономические преимущества российским авиакомпаниям при эксплуатации ими новых самолетов российского производства за счет удешевления прямых эксплуатационных затрат в среднем на 10-15% по сравнению с эксплуатацией зарубежных самолетов-аналогов. В 2007 году порядок предоставления субсидий стал конкурсным, увеличена регулярность выплат субсидий авиакомпаниям, введены повышающие коэффициенты на субсидии.

- субсидирования российских лизингодателей в части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на закупку ВС российского производства с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга согласно Постановлению Правительства РФ № 90 от 16.02.08г. При этом предусмотрено увеличение срока кредитования ЛК с 5 до 15 лет.

- субсидирования российских авиакомпаний для обеспечения доступности пассажирских авиаперевозок широким слоям населения из районов Севера и Дальнего Востока в европейскую часть РФ при использовании новых ВС российского производства согласно Распоряжению Правительства РФ от 28 декабря 2009г. N 2094-р. Ориентировочная стоимость программы в 2010 году составила 1,3 млрд. руб.

- предоставления государственных гарантий для стимулирования привлечения частных инвестиций в сферу финансового лизинга, что удешевляет использование заемных средств коммерческих банков для российских ЛК (Постановление Правительства РФ от 3 сентября 1998 г. №1020).

- обеспечения государственных заказов на приобретение российской авиационной техники для МЧС, администрации Президента, министерств и ведомств, МО.

Планируемый объем субсидий на возмещение российским авиакомпаниями части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства, получаемые российскими авиакомпаниями от российских

лизинговых компаний по договорам лизинга, и части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение воздушных судов российского производства, в 2008 г. составил 761,3 млн. рублей (30,5 млн. USD по курсу 1 USD = 25 рублей), в 2009г. - 778,3 млн. рублей (31,1 млн. USD) и в 2010 г. - 852,4 млн. рублей (34,1 млн. USD).

Планируемый объем субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008-2010 гг. на закупку воздушных судов отечественного производства с последующей передачей их российским авиакомпаниям по договорам лизинга, в 2008 г. составил 1600 млн. рублей (64 млн. USD), в 2009 г. - 5100 млн. рублей (204 млн. USD) и в 2010 г. - 8400 млн. рублей (336 млн. USD).

В Федеральной целевой программе "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" было предусмотрено направление средств Федерального бюджета РФ на субсидирование предприятий воздушного транспорта, расположенных в районах Крайнего Севера, процентных ставок по привлеченным кредитам и возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение воздушных судов российского производства, обеспечение специальных перевозок.

Поддержка и стимулирование экспорта высокотехнологичной продукции российского производства

В настоящее время в РФ прошли отработку следующие меры поддержки экспорта высокотехнологичной продукции:

- субсидирование процентных ставок по кредитам, привлекаемых экспортерами РФ по экспортным контрактам;
- предоставление государственных гарантий по экспортным кредитам для экспортеров (Постановление Правительства РФ от 1.11.2008 года №803 «Об установлении правил предоставления государственных гарантий РФ в иностранной валюте для оказания государственной поддержки экспорта промышленной продукции (товаров, работ, услуг)»);
- создан специализированный банк развития, который занимается финансированием и страхованием экспорта высокотехнологично продукции.

Примерами использования государственной поддержки экспорта является экспортные поставки российской авиатехники посредством лизинговой компании ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). В 2005-2006 годах ОАО ИФК поставило кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion два пассажирских дальнемагистральных самолета Ил-96-300, предусмотренных договором, подписанным в июле 2004 года между ОАО ИФК и кубинской Aviaimport S.A. Лайнеры поставлены в рамках российской госпрограммы о финансовой (гарантийной) поддержке экспорта промышленной продукции. Общая стоимость контракта 110 млн.USD, из них 15% оплатила кубинская сторона, остальное финансируется за счет синдицированного кредита Росэксимбанка, Внешэкономбанка и Внешторгбанка под российские госгарантии в размере 94 млн. USD. Правительство РФ в последнее время увеличило поддержку российских экспортеров, предусматривая на эти цели средства в Федеральном бюджете. Решение о выделении средств компании-экспортеру оформляется совместным приказом Минпромторга, Минфина и Минэкономразвития,

принимаемым по рекомендации комиссии при Минпромторге. Чтобы получить субсидию предприятие должно быть экспортером с трехлетним стажем, у него не должно быть кредитных и налоговых долгов, а займы должны быть направлены на осуществление экспорта «промышленной продукции с высокой степенью переработки». Из бюджета возмещается 2/3 затрат на уплату процентов. Возмещение из бюджета позволяет привлекать более дешевые кредитные ресурсы, что уравнивает российских экспортеров с западными конкурентами, а также позволяет направлять средства на инвестирование в производство и НИОКР.

В 2007 году в РФ принят закон «О банке развития», в основу которого положен опыт деятельности подобного немецкого банка KfW, и одной из главных задач которого является государственная поддержка экспорта. Функции банка развития в РФ возложены на Внешэкономбанк. В феврале 2008 года Постановлением №100 Правительства РФ были утверждены правила осуществления государственной корпорацией "БАНК РАЗВИТИЯ И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (ВНЕШЭКОНОМБАНК)" страхования экспортных кредитов от коммерческих и политических рисков. Внешэкономбанк является одним из ключевых инструментов государственной инвестиционной политики РФ. Его основными задачами являются стимулирование экономического роста и обеспечение развития экономики РФ. Для решения этих задач Внешэкономбанк нацелен на повышение эффективности инвестиционной деятельности, привлечение инвестиций, развитие производственной и финансовой инфраструктуры, поддержку инновационной деятельности, экспорта российских товаров, работ и услуг, а также малого и среднего бизнеса.

Сегодня в мире насчитывается более 750 институтов развития, преимущественно банков (без учета межгосударственных), деятельность которых охватывает большинство стран. Наибольшее воздействие институты развития оказывают на производственную и социальную инфраструктуру; капиталоемкие отрасли промышленности, сельское хозяйство. Они обеспечивают финансирование важных для развития государства областей экономики, которые в силу долгосрочности, низкой доходности или повышенного риска ограничены в поступлении частного капитала.

Внешэкономбанк РФ создан в целях обеспечения повышения конкурентоспособности экономики РФ, ее диверсификации, стимулирования инвестиционной деятельности путем осуществления инвестиционной, внешнеэкономической, страховой, консультационной и иной деятельности по реализации проектов в РФ и за рубежом, в том числе с участием иностранного капитала, направленных на развитие инфраструктуры, инноваций, особых экономических зон, защиту окружающей среды, на поддержку экспорта российских товаров, работ и услуг, а также на поддержку малого и среднего предпринимательства.

В Федеральном бюджете РФ на 2011 и 2012 годы предусмотрены средства в размере по 1,5 млрд. долларов США на государственные гарантии поддержки экспорта.

Защита внутреннего рынка страны таможенно-тарифными методами

На середину 2011 года РФ находится в состоянии переговоров о вступлении в ВТО. При переговорах РФ не подписывала Соглашение о торговле гражданской авиатехникой (в отличие от Украины), согласно которому страна, его

подписавшая, ликвидирует все таможенные пошлины при ввозе иностранной авиатехники, ограничит влияние государства на закупки авиационной техники, что в совокупности приведет к снижению ее ценовой конкурентоспособности.

В настоящее время внутренний авиационный рынок РФ защищен 20% таможенной пошлиной, что приводит к удорожанию стоимости ввоза и эксплуатации иностранных воздушных судов российскими авиакомпаниями. Временно обнулены таможенные пошлины на самолёты вместимостью более 300 и менее 50 мест.

Комиссия Таможенного союза Белоруссии, Казахстана и РФ 16 июля 2010 года приняла решение включить в перечень товаров, временно ввозимых с полным условным освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов, гражданские пассажирские самолеты. Исключение сделано для двух категорий самолетов, которые по-прежнему облагаются 20% таможенной пошлиной: вместимостью 50-111 кресел и 160-219 кресел. При этом самолеты должны ввозиться в соответствии с процедурой временного ввоза до 31 декабря 2013 года и сроком не более чем до 31 декабря 2018 года. Данное решение вступило в силу 19 августа 2010 года, а не позднее 1 июля 2013 года предстоит рассмотреть вопрос о целесообразности продления сроков освобождения от пошлин. Тем самым, остается защищенным рынок региональных и ближнемагистральных гражданских самолетов Ан-148 (68-75 кресел) и SSJ-100 (95 кресел), а также среднемагистральных самолетов Ту-204/Ту-214 (180-210 кресел). Кроме того, частично будет защищено и разрабатываемое в РФ семейство самолетов MC-21.

Анализ проведенных и подписанных протоколов о вступлении РФ в ВТО показал, что страна устанавливает достаточно длительный переходный период для снижения защитных таможенных пошлин (7 лет).

Поддержка и стимулирование разработки и производства новой российской авиационной техники, включая техническое перевооружение и модернизацию предприятий

Меры государственной поддержки разработки и производства новой российской авиационной техники, в том числе технического перевооружения и модернизации предприятий, включают в себя обеспечение прямого и косвенного (госгарантии) государственного финансирования разработки и производства самолетов, технического перевооружения предприятий, создание инфраструктуры послепродажной поддержки.

Предприятия авиационной промышленности РФ имеют возможность получать прямое бюджетное финансирование по различным государственным (Федеральным) программам как гражданского, так и военного характера.

При проведении технического перевооружения и модернизации разрешается применять специальные налоговые и другие льготы, направленные на поощрение инвестиционной активности. К таким льготам относятся закрепленные в налоговом кодексе РФ инвестиционный налоговый кредит, налоговые вычеты, применение ускоренной амортизации и другие.

Основной государственной программой, регулирующей развитие гражданского авиастроения в РФ, является Федеральная Целевая Программа (ФЦП) «Развитие гражданской авиации в РФ на период 2002-2010 годы и на период до 2015 года», принятая в 2001 году. ФЦП позиционирует исключительно как гражданская программа развития авиапромышленности России. Военная тематика рассматривается по отдельным ФЦП РФ. В результате внесения в 2006 году изменений

в ФЦП уменьшено количество тем разработки новой авиационной техники до двух: разработка регионального пассажирского самолета RRJ (SSJ-100) и магистрального самолета MC-21 при значительном увеличении объемов их финансирования. Впервые внесены новые мероприятия, а именно «Поддержка системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники» и «Международное кооперационное сотрудничество», как важные темы, определяющие конкурентоспособность авиапромышленности РФ. Общая сумма затрат по ФЦП составляет 352921,8 млн. рублей, в том числе средства Федерального бюджета – 201496,8 млн. рублей (8059,87 млн. USD в ценах 2006 года) за 10 лет с 2006 по 2015гг.

После учреждения в 2006 году открытого акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация» (далее ОАО «ОАК»), компании, интегрировавшей основные авиастроительные активы РФ, прямая государственная поддержка отрасли значительно возросла. В Федеральном бюджете РФ на 2008-2010 годы планировался следующий уровень поддержки (данные 2008 года):

- Субсидии дочерним и зависимым акционерным обществам ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008-2010 гг. на техническое перевооружение на срок до 5 лет, в 2008 г. на сумму 387 млн. рублей (15,5 млн. USD), в 2009 г. - 679 млн. рублей (27,2 млн. USD) и в 2010 г. - 879 млн. рублей (35,2 млн. USD);

- Бюджетные ассигнования в уставный капитал ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" в 2008 - 2010 гг. в сумме 6 млрд. рублей (240 млн. USD) ежегодно в целях реализации проектов строительства гражданских воздушных судов отечественного производства.

После создания в 2007 году ОАО «Объединенная двигателестроительная компания» (ОДК) был инициирован в РФ процесс субсидирования российских производителей авиадвигателей (Постановление Правительства РФ от 16.02.08 №92).

В настоящее время разрабатывается проект концепции новой ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники в России на период до 2020 года" (ФЦП-2020), который предусматривает комплексный подход, учитывающий перспективы развития самолетостроения, вертолетостроения, авиационного двигателестроения, приборостроения РФ. Объемы работ и тем в соответствии с ФЦП-2020 существенно увеличены относительно объемов работ и тем действующей ФЦП-2015 как по количеству рассматриваемых вопросов развития авиастроения, так и по планируемым затратам. Суммарный объем затрат по всему комплексу работ ФЦП-2020 составит примерно один триллион рублей (32258,1 млн. USD по курсу 31 руб. за один доллар США) на весь период действия программы. Планируемое финансирование ФЦП-2020 увеличено в 4,5–5 раз по сравнению с действующей в РФ ФЦП-2015.

Стимулирование научно-технической и инновационной активности российских авиационных предприятий

Меры государственной поддержки, направленные на стимулирование научно-технической и инновационной активности российских авиационных предприятий, включают:

- обеспечение прямого и косвенного (госгарантии) государственного финансирования ведущих российских отраслевых научно-технических центров;
- создание льготных налоговых условий для финансирования НИОКР (налоговый кодекс РФ предусматривает определенные механизмы и инструменты: льготы по НДС и налогу на прибыль, гибкую амортизационную политику, использование инвестиционного налогового кредита, налоговые вычеты, что в совокупности стимулирует вложения в НИОКР и обновление производства);
- создание современной инновационной инфраструктуры (особые экономические зоны, в том числе технико-внедренческие зоны, с льготным налогообложением, венчурные компании, технопарки, наукограды, специальные инвестиционные фонды, центры коммерциализации технологий и т.д.);
- создание условий для расширения сотрудничества отраслевой, фундаментальной и вузовской науки.

19 мая 2009 года было подписано соглашение о сотрудничестве между ОАО «ОАК» и Федеральным агентством по управлению особыми экономическими зонами в части создания технико-внедренческих зон для развития АП РФ в различных регионах страны (Ульяновск, Жуковский, Татарстан).

Меры, осуществляемые в рамках поддержки ОПК

Постановлением Правительства РФ №2020 от 31.03.2010 года утверждены Правила возмещения части затрат на уплату процентов по кредитам, полученных в российских кредитных организациях головным исполнителям гособоронзаказов в 2008 – 2012 годах. Объем финансирования новой российской госпрограммы вооружений на 2011-2020 годы составит 20 трлн. рублей (660 млн.USD в текущих ценах).

Кроме федеральной поддержки, местные власти РФ в рамках своих полномочий имеют возможность оказывать поддержку предприятиям, в том числе и авиационным, расположенным в регионе, а именно:

- по налогу на прибыль;
- по налогу на имущество;
- по подоходному налогу;
- по налоговому инвестиционному кредиту.

По решению Правительства РФ осенью 2009 года были списаны долги ОАО «ОАК» на сумму 1,5 млрд. долларов США, образовавшиеся в результате невыполнения производственных планов ОАО «ОАК» по причине финансового кризиса.

В настоящее время ОАО «ОАК» предлагаются новые формы государственной поддержки в форме компенсации части ставки по кредитам, получаемым покупателями российской авиатехники. Мера должна позволить российским авиастроителям в ближайшие пять лет изготовить и продать более четырех сотен самолетов. Государству предложено каждые полгода выпускать рублевые беспроцентные казначейские облигации (БКО), предусматривающие погашение части их номинальной стоимости, срок обращения бумаг (15 лет) равен сроку возврата кредита на покупку авиатехники. Раз в полгода эти бумаги эмитируются в пользу банка-агента в лице Внешэкономбанка (ВЭБ), который после этого безвозмездно передает их банку-кредитору на сумму, равную денежному эквиваленту компенсационной процентной ставки (ее устанавливает

для каждой конкретной сделки комиссия, создаваемая при Правительстве РФ либо при Минпромторге. Банки смогут продать бумаги на открытом рынке с дисконтом либо дождаться их частичного или полного погашения.

ОАО «ОАК» предлагает ввести новую программу господдержки отрасли на срок с 2012 по 2015 гг. Концепция ОАО «ОАК» основана на бразильском опыте, согласно которому программа субсидирования ставок по кредитам, получаемым иностранными покупателями местных самолетов, позволила компании Embraer войти в четверку крупнейших мировых авиастроителей с ежегодным объемом заказов более 21 млрд.USD.

Выводы

Как показал опыт, существующая система мер государственной поддержки предприятий оказала существенное влияние на развитие авиационной промышленности РФ. Она была сформирована в 2002-2010 годах. Несмотря на кризис в отрасли наблюдается устойчивый рост объемов продаж, разрабатываются и внедряются новые проекты. В 2009 году начато серийное производство и эксплуатация новых региональных реактивных пассажирских самолетов Ан-148-100. Завершена разработка самолета SSJ-100 и начата его коммерческая эксплуатация.

Всесторонняя государственная поддержка предприятий авиапромышленности РФ по различным направлениям является решающим фактором в вопросах:

1. Формирования конкурентоспособных цен на новую авиационную технику российского производства.

2. Обеспечения сбыта как внутри страны, так и на внешних рынках новой авиационной техники российского производства, а также конкурентоспособных условий ее продаж и эксплуатации.

3. Создания экономически привлекательных условий для размещения серийного производства самолетов в РФ в связи:

- с наличием значительного рынка сбыта АТ, защищенного таможенно-тарифными методами от проникновения зарубежной авиационной техники;

- субсидированием российских эксплуатантов новых российских самолетов.

4. Проведения технического перевооружения и модернизации предприятий отрасли.

5. Привлечения в отрасль инвестиций.

6. Увеличения объемов продаж новой авиационной техники российского производства, обеспечения конкурентоспособности предприятий авиапромышленности РФ и перехода ее на самофинансирование.

Важной особенностью, характеризующей меры государственной поддержки АП РФ, в отличие от Украины, является их комплексность, учитывающая все этапы жизненного цикла самолетов.

Отсутствует господдержка авиакомпаний, использующих современную отечественную авиатехнику, недостаточно активно используются таможенно-тарифные методы защиты внутреннего рынка Украины, не стимулируется проведение НИОКР. Копирование используемых в РФ мер и объемов государственной поддержки авиационной отрасли в Украине маловероятно в связи с существенными бюджетными ограничениями страны и обязательствами,

вытекающими из членства Украины в ВТО, относительно небольшим по сравнению с РФ авиационным рынком.

Внедрение в Украине комплексных мер поддержки высокотехнологичной авиастроительной отрасли промышленности рекомендуется для динамичного развития отрасли, создания благоприятных условий для привлечения инвестиций, внедрения современных технологий, увеличения производства продукции и создания дополнительных рабочих мест.

Наиболее эффективными для использования в Украине предлагаются следующие меры государственной поддержки:

- создание крупной специализированной авиационной лизинговой компании на основе государственно-частного партнерства для обеспечения спроса на новую авиационную технику и предоставление ей регулярных бюджетных субсидий;
- перенесение срока присоединения Украины к Соглашению о торговле авиационной техникой на 2018-2020 годы в связи с кризисным состоянием самолетостроительной отрасли;
- внедрение ограничений на ввоз в страну зарубежной авиационной техники срок службы, которой превышает 10 лет по экологическим причинам и требованиям безопасности;
- создание эквивалентных условий ввоза в страну зарубежных самолетов и продаж отечественной авиатехники на внутреннем рынке;
- стимулирование проведения НИОКР в Украине;
- предоставление преференций украинским авиакомпаниям, эксплуатирующим новую отечественную авиатехнику;
- внедрение мер поддержки экспорта авиационной продукции, в том числе создание соответствующего института развития;
- введение специальных защитных пошлин в случае активного проникновения на рынок Украины зарубежных самолетов-аналогов, ведущих к стагнации отечественного производства самолетов.

Список литературы

1. «Налоговый кодекс Украины» от 2 декабря 2010 года №2755-IV;
2. ЗУ «О приоритетных направлениях инновационной деятельности в Украине» от 16.01.2003 г. №433-IV;
3. Федеральная Целевая Программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 гг. и на период до 2015 г.";
4. Распоряжение КМУ от 27 декабря в 2008 г. N 1656-р «Об одобрении Стратегии развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года»;
5. «Налоговый кодекс Российской Федерации», 1998 г.;
6. Постановление Правительства РФ №100 «О порядке осуществления государственной корпорацией "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" страхования экспортных кредитов от коммерческих и политических рисков»;
7. Постановление Правительства РФ №466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату

процентов по кредитам, полученным в 2002 - 2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».

8. Постановление Правительства РФ №90 «Об утверждении правил предоставления субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" в 2008 - 2011 годах на закупку воздушных судов отечественного производства с последующей их передачей российским авиакомпаниям по договорам лизинга»

9. Генеральное соглашение о тарифах и торговле 1994 года ГАТТ (впервые подписано в 1947 г.);

10. Соглашение по торговле гражданской авиатехникой.

Рецензент: кан-т техн. наук, проф, Т.П. Цепляева Национальный аэрокосмический университет им. Н.Е. Жуковского «ХАИ», Харьков

Поступила в редакцию 12.09.11

О мерах государственной поддержки предприятий авиационной промышленности на примере Российской Федерации

Стаття присвячена аналізу заходів державної підтримки авіаційної промисловості Російської Федерації (РФ) з метою вдосконалення механізмів державної підтримки авіаційної промисловості України.

Центральна проблема статті – дослідження заходів державної підтримки підприємств авіаційної промисловості РФ, використання яких буде доцільне в Україні.

Ключові слова: авіаційна промисловість, державна підтримка, конкуренція, інвестиції, досвід, тенденції, результативність, стратегія, ефективність.

About Measures of Aviation Industry Enterprises State Support on the Example of Russian Federation

The article is devoted to analysis of measures of aviation industry state support of the Russian Federation (RF) for the purpose of improvement of mechanisms of Ukrainian aviation industry enterprises state support.

The key problem of the article is the research of measures of aviation industry state support of the Russian Federation, the usage of which in Ukraine can be reasonable.

Keywords: aircraft industry, state support, competition, investments, experience, tendency, fecundity, strategy, effectiveness