

О некоторых вопросах сдерживающих рост промышленного производства



Развитию высокотехнологических производств аэрокосмической промышленности с участием частного капитала препятствует монополизация производственных мощностей государственными структурами – Объединенной двигателестроительной корпорацией, Объединенной авиастроительной корпорацией.

Переразмеренные мощности предприятий, оставшихся в наследство от Миавиапрома, являются одной из причин крайне низкой экономической эффективности работы предприятий. Вложение денег в акции этих предприятий не является инвестиционно-привлекательным, даже в условиях снижения ставок по депозитам в коммерческих и государственных банках. В свою очередь такое положение исключает возможность привлечения финансовых средств с фондовых рынков, являющихся основным источником «длинных денег» для финансирования проектов основных товаропроизводителей всего мира.

Строительство частных предприятий по выпуску газотурбинных двигателей, самолетов, комплектующих к ним, требует огромных финансовых средств со значительными (свыше 20 лет) сроками окупаемости. Кроме этого, при наличии незагруженных или вообще неиспользуемых мощностей на госпредприятиях, несение таких затрат представляется неприемлемым.

В условиях признания государством частной собственности на средства производства, стимулы для создания производства получили только отрасли с ограниченными вложениями денег (по выпуску алкогольной и пищевой продукции и т.п.).

Самые высокотехнологичные отрасли промышленности, для функционирования которых имелись все предпосылки: подготовка кадров специалистов, производственная и научно-исследовательская база, опыт по разработке и производству конкурентоспособных продуктов (в 1992 году 28% мирового

парка магистральных пассажирских самолетов были произведены Минавиапромом СССР), лишены возможностей дальнейшего развития на базе притока частного и венчурного капитала.

В рамках разработки программ развития авиационной промышленности, необходимо подготовить организационные документы, предусматривающие не только продажу неиспользуемых производственных мощностей, что технологически не всегда возможно, но и обязательность предоставления услуг по передаче мощностей в аренду или выполнению отдельных видов работ на имеющемся оборудовании по реальным тарифам на эти работы, а не с учетом обязательности оплаты чрезвычайно завышенных накладных расходов (свыше 500%), в свою очередь являющихся отражением избыточности и низкой эффективности предприятий госсобственности.

Введение «Закона о использовании мощностей высокотехнологичных производств» позволило бы:

- а) привлечь частные предприятия к обеспечению преодоления экономической и технологической отсталости отрасли авиастроения;
- б) реформировать оргструктуру отрасли на базе современных принципов кооперации и специализации;
- в) создать конкурентную среду в наукоемкой отрасли, что является основополагающим принципом научно-технического прогресса.

В дальнейшей презентации иллюстрируются два проекта, основанные на вышеуказанных организационных принципах:

А. Проект снижения затрат на транспортировку газа

Б. Проект вывода полезных грузов в космос, выполненный частной фирмой США – Space-X.



1.

Модернизация
конвертированных
авиадвигателей для снижения
затрат на транспортировку газа



1.1. Транспорт газа в Европу

	Направление	млрд.м ³
1.	В Европу	160,0
	<i>в том числе:</i>	
1.1	через Украину	80,0
1.1.1	ГП Союз	26,0
1.1.2	ГП Уренгой-Помары-Ужгород	28,0
1.1.3	ГП Прогресс	26,0
1.2	Северный поток	55,0
1.3	через Белоруссию	25,0



1.2. Параметры работы газотранспортной системы

- Топливный газ на работу турбин газоперекачивающих агрегатов, от количества транспортируемого природного газа 5%
- Средний К.П.Д. газовых турбин газопроводов 25%
- К.П.Д. газовых турбин после модернизации 33%
- Годовая экономия расхода топливного газа за счет модернизации турбин \$100 млн. в год при цене природного газа \$100 за 1000 м³



1.3. Финансовый план

- Финансовое обеспечение проекта модернизации (50% от годовой экономии газа) \$50 млн. в год
- Годовой заказ на модернизацию 5 млрд. руб.
- Срок действия проекта 5 лет



2. Частно-государственное партнерство

Запуск РН Space-X с вертикальной посадкой и повторным использованием. В результате стоимость одного запуска снижена с 230 до 80 млн. долларов.

Цель партнерства:

- а) сохранение конкурентности в аэрокосмической отрасли
- б) использование незагруженных мощностей принадлежащих государству предприятий
- в) восстановление утраченных позиций ~30% рынка гражданских самолетов
- г) снижение инвестиций государства на поддержку неэффективных предприятий отрасли

Пример: ОАО «Кузнецов»

	<i>численность работающих</i>	<i>объем продукции</i>
1992 г.	18 000 чел.	100%
2015 г.	11 000 чел.	20%

- д) использование научного потенциала центров авиационного производства



3. Доступность долговременных источников финансирования программ

3.1. Условия банков:

- ставки депозитов - 6% годовых
- ставки краткосрочного кредитования - 15% годовых

3.2. Упрощение процедуры прямых заимствований

- через фондовые рынки
- через ценные бумаги

Условия размещения - до 10% годовых

Необходимая работа: Либерализация налогов для ориентации предприятий на фондовые рынки

3.3. Доступность и определенность стоимости кооперации по оказанию услуг госпредприятиями по литью, штамповке, сборке, испытаниям, термообработке, мехобработке, гальванопокрытиям и другим видам работ определяющим технический уровень продукции

(Идеология технопарков: горизонтально интегрированных структур на базе развития кооперации).



Предложения

06 мая 2016 года

Включить нижеперечисленные вопросы в программу развития авиационной промышленности:

1. Выпуск закона о использовании мощностей предприятий авиационной отрасли;
2. Выпуск закона о упрощенном порядке привлечения финансовых средств на фондовых рынках и рынках ценных бумаг для реализации программ авиационной отрасли.
3. Выпустить закон о частичной компенсации процентных ставок по кредитам использованным на техническое перевооружение предприятий участвующих в реализации программ развития авиационной промышленности.