

Секция «Научно-технологическая и инновационная политика в современной России и мире»

Венчурное финансирование и ГЧП как инструменты инновационной политики в отрасли гражданского авиастроения

Научный руководитель – Кузнецов Игорь Иванович

Петрова Юлия Владимировна

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет политологии, Кафедра истории и теории политики, Москва, Россия

E-mail: julieespe@gmail.com

Отрасль авиастроения обладает высокой капиталоемкостью, что создает необходимость для привлечения частных средств с целью реализации крупных проектов. Несмотря на то, что доля России на мировом рынке гражданской наукоемкой технологии составляет около 0,3% [1], следует отметить значительный потенциал авиастроительной отрасли в России. Представляется значимым рассмотрение возможностей и ограничений применения механизмов венчурного финансирования и государственно-частного партнерства в сфере гражданского авиастроения в России, а также исследование опыта зарубежных государств-лидеров в данной области.

Создание авиатехники сталкивается с необходимостью имплементации исключительно высокзатратных инноваций с неопределенным потенциалом и высокими рисками ввиду сложности прохождения пути от лабораторных исследований до выпуска коммерческих продуктов. В целом, запуск серийного производства лайнера занимает 7-10 лет (для концернов Boeing и Airbus), российские авиастроители и авиапроизводители затрачивают на выпуск новой модели самолета от 20 лет. В этом отношении венчурное финансирование, ориентирующееся на наукоемкие высокорисковые отрасли промышленности при долгосрочном характере инвестирования (5-7 лет) не кажется оптимальным для рассматриваемой отрасли.

Несмотря на серьезные ограничения для внедрения инструментов венчурного финансирования в отрасли гражданского авиастроения, профильные гиганты Boeing и Airbus активно привлекают средства в данную сферу, создавая и развивая собственные венчурные фонды (Airbus ventures и Boeing HorizonX Ventures). Венчурное финансирование для концернов-авиапроизводителей становится не только способом получения дополнительной прибыли при вложении в потенциально коммерчески успешные проекты, но и возможностью при помощи частных компаний реализовывать значимые для развития отрасли авиастроения проекты.

Тем не менее, для венчурного финансирования в России существуют определенные ограничения. Во-первых, для отрасли на данный момент характерна слабая коммерциализация инновационных проектов. Во-вторых, непривлекательным для частных инвесторов отрасль делает отсутствие коммерчески выгодных российских проектов. Препятствует развитию механизмов венчурного финансирования в данной сфере и общий низкий уровень капитализации венчурных фондов и проектов в России.

Первичная инфраструктурная обеспеченность для развития венчурного бизнеса и его ресурсная составляющая в России сложились: действуют программы поддержки научных исследований и разработок; бизнес-инкубаторы; сообщества «бизнес-ангелов»; региональные фонды по поддержке инновационных проектов; венчурные фонды и др. [2] Тем не менее, источником венчурного капитала в России, в основном, являются государственные средства и кредиты, что делает необходимым рассмотрение еще одного механизма

разработки НИОКР и создания проектов, в т.ч. в сфере гражданского авиастроения, - государственно-частное партнерство.

Независимое функционирование данной отрасли гражданского авиастроения, а также ее социальные функции (в первую очередь - обеспечение связности территории России) является условием национальной безопасности страны. В данном случае использование интеграционного механизма ГЧП на долевой основе позволяет обеспечить взаимный интерес и эффективное взаимодействие стратегических государственных предприятий и бизнес-структур [3]. Примечательно, однако, что в ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» не зафиксирован ориентир на реализацию механизмов государственно-частного партнерства в отрасли [4].

В России механизм ГЧП в рассматриваемой отрасли используется редко и связан, скорее, с попыткой сокращения расходов государства на реализацию крупных проектов. В целом, механизм ГЧП в сфере гражданского авиастроения в России на данный момент развит слабо по всем направлениям: строительство инфраструктуры для функционирования и развития отрасли, модернизация производств, проведение НИОКР, создание и сбыт продукции производится с несравнимо большим участием государства и минимальной ролью бизнес-сообщества.

Для реализации механизмов ГЧП и венчурного финансирования государству необходимо ориентироваться, с одной стороны, на привлечение негосударственных партнеров и создание для них гарантий и стимулов финансового участия за счет улучшения инвестиционного климата. С другой - стремиться к созданию оптимального, понятного и взаимовыгодного механизма взаимодействия государства и бизнеса для реализации авиастроительных проектов.

Источники и литература

- 1) Березина А.А. Положение России на мировом рынке высоких технологий // Финансы: Теория и Практика. 2011. №2.
- 2) Васильева М. В., Муслимова Г. Е. Венчурное финансирование нанотехнологий в России: проблемы и приоритеты // АНО ИД «Научное обозрение». 2013. №1.
- 3) Жаворонкова Г.В., Янчук М.Б. Государственно-частное партнерство как институциональная основа интегративных трансформаций авиастроительных предприятий Украины // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки, 2013, №4 (175).
- 4) ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»