

главная тема

Как решим проблемы авиастроения – так и будем жить



Редакция журнала «АвиаСоюз» традиционно в начале наступающего года обращается к руководящим работникам отечественной авиапромышленности с предложением дать оценку работы отрасли, высказать свой взгляд на ее проблемы и определить задачи на перспективу. На наши вопросы отвечает авторитетный в отрасли руководитель с полувековым стажем работы, в том числе, в аппарате Министерства авиационной промышленности СССР, генеральный директор ОАО «Авиационная промышленность» (ОАО «Авиапром») Виктор Кузнецов.

«АС»: Виктор Дмитриевич, каковы итоги работы предприятий авиационной промышленности – акционеров ОАО «Авиапром» в 2015 г.?

В.К.: Начну с того, что в наступившем 2016 г. ОАО «Авиапром» отметит 25-летие со дня образования. На сегодняшний день акционерами Общества являются 246 предприятий всех подотраслей авиационной промышленности России, большинство из которых работают в составе различных интегрированных структур.

Прежде чем рассказать об итогах работы предприятий отрасли в

2015 г., хочу напомнить, что в феврале 2005 г. состоялось одно из самых важных событий для авиационной промышленности. В подмосковном Жуковском, в ведущем научном центре страны – ЦАГИ им. профессора Н.Е. Жуковского – под председательством Президента Владимира Путина прошел президиум Государственного совета Российской Федерации, рассмотревший вопросы развития отечественной авиационной промышленности. Открывая заседание, Президент России подчеркнул исключительно важное значение авиационной отрасли в социально-экономическом развитии страны. Практически все докладчики и участники заседания (министры, главы регионов, руководители предприятий и организаций отрасли) оценили состояние авиационной промышленности в тот период как тяжелое. Доля России в мировом авиастроении в 2005 г. составляла всего 2-2,5%, что было несоизмеримо с основными мировыми производителями (в США и Европе), а также меньше объема продаж авиационной техники Канадой и Бразилией. Поэтому на президиуме Госсовета были предложены меры, базировавшиеся на основных направлениях Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 г.

Стратегия определяла политику в отношении предприятий авиационной промышленности, пути реформирования отрасли, механизм ее государственной поддержки с учетом того, что антикризисное управление в отрасли должно осуществляться при объединении усилий государства и отечественного бизнеса. При этом в качестве ориентира была поставлена задача достичь в отечественном авиастроении

к 2015 г. показателя в 10% мирового рынка.

В заключение заседания Государственного совета Президент Российской Федерации сказал ключевую фразу: **«Как решим проблемы авиастроения – так и будем жить».**

Поэтому, подводя итоги работы предприятий авиационной промышленности в 2015 г., мы, в том числе, должны дать оценку выполнения основных положений Стратегии.

В 2015 г. научно-технический и производственный потенциал авиационной промышленности России обеспечивал выполнение заказов по созданию и серийному производству авиационной техники, а также техники промышленного назначения.

Следует отметить основные результаты работы отрасли в 2015 г.:

✓ заказчикам поставлено 167 самолетов, выпущено 218 вертолетов, изготовлено 1263 авиационных двигателя государственного и гражданского назначения;

✓ проведен значительный объем сертификационных испытаний истребителя 5-го поколения ПАК-ФА;

✓ на ЗАО «Авиастар-СП» начато серийное производство транспортного самолета ИЛ-76МД-90А для Минобороны и гражданских потребителей;

✓ проведена сертификация вертолета Ми-38 и запущено его серийное производство на ПАО «Казанский вертолетный завод». Проведены основные работы по сертификации вертолета Ка-62, которые должны быть закончены в 2016 г.;

✓ впервые за последние 25 лет начались сертификационные испытания нового российского двигателя ПД-14 с тягой 9-18 т разработки пермского ОАО «Авиадвигатель» для самолета МС-21 и транспортного самолета МТА.



По предварительным данным, общий объем продаж продукции в отрасли в 2015 г. составил 902,7 млрд руб. Объем производства к уровню 2014 г. составил 104,8%, а объем производства продукции государственного назначения — 108,4%. Объем производства гражданской продукции в 2015 г. упал и составил к уровню 2014 г. 90,8%. Производительность труда выросла на 12,3% и достигла 2560 тыс. руб. в год на человека, но не соответствовала заданиям Госпрограммы РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» (далее — Госпрограмма) в размере 3304 тыс. руб.

Средняя заработная плата по отрасли увеличилась к уровню 2014 г. на 11,2% и составила 41 364 руб., в том числе, в научных и опытно-конструкторских организациях — 51 703 руб., на серийных предприятиях — 37 902 руб. В 2015 г. численность работающих в отрасли увеличилась на 2,9% и составила 416 тыс. человек.



Президиум Государственного совета РФ. ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского, февраль 2005 г.

десятки объектов, ранее планируемых к вводу в эксплуатацию, остаются в незавершенном строительстве.

К сожалению, следует отметить, что, имея в последние годы постоянно увеличивающееся финанси-

✓ либо вопрос «исполнительской дисциплины» выходит на первое место в авиационной деятельности.

Я думаю, что поиск ответов на данные вопросы может привести авиационную общественность к пониманию путей выхода из кризисного состояния нашей отрасли.

«АС»: Оцените, пожалуйста, результаты выполнения ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года?»

В.К.: Эта Программа была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728.

Постановлением Правительства от 24 августа 2006 г. № 519 в Программу были введены целевые индикаторы и показатели для оценки ее выполнения. За базовые показатели были приняты итоги работы отрасли по выполнению разработки и производства гражданской авиатехники России в 2005 г., что соответствовало основным положениям Стратегии.

За 10 лет работы отрасли по выполнению Программы (2006-2015 гг.) были освоены бюджетные средства в объеме 271,1 млрд. руб., в том числе в 2006 г. — 8,4 млрд. руб., в 2015 г. — 44,8 млрд. руб. (рост в 5,3 раза).

Объем продаж самолетов и вертолетов (финальной продукции) за 10 лет составил 379,1 млрд. руб., в том числе в 2006 г. — 16,5 млрд. руб., в 2015 г. — 51,2 млрд. руб. (рост в 3,1 раза).

Таблица 1

Наименование индикатора	По Госпрограмме	Фактически в 2015 г.	% выполнения
Производительность труда, тыс. руб.	3304	2530	76,5
Количество поставленных самолетов военного и гражданского назначения (единиц)	211	167	79,1
Количество поставленных вертолетов военного и гражданского назначения (единиц)	385	218	56,6
Количество поставленных авиационных двигателей военного и гражданского назначения (единиц)	1835	1263	68,8

Следует отметить, что при стопроцентном финансовом обеспечении со стороны государства предприятия и организации отрасли в очередной раз не обеспечивают выполнение основных индикаторов Госпрограммы (табл. 1).

Серьезной проблемой в отрасли остается так называемая «дебиторка» в инвестиционной деятельности по развитию материальной технической базы предприятий и научных организаций. На 01.01.2016 г. объем неосвоенных бюджетных средств, полученных предприятиями и организациями в 2014-2015 гг., составляет более 15,0 млрд. руб. Кроме того,

научные организации авиационной промышленности не обеспечивают выполнение индикаторов Программы в сфере своей деятельности (объем зарегистрированных патентов, внедренных технологий и коммерческих сделок по экспорту технологий и услуг научно-технического характера).

При оценивании основных результатов выполнения плановых заданий Программы за 2015 г. напрашиваются выводы:

✓ либо разработчики Программы не совсем объективно оценивают ресурсные и профессиональные возможности исполнителей мероприятий;

главная тема



За 10 лет (2006-2015 гг.) по номенклатуре Программы было продано 154 самолета, наибольшее количество — Ту-204/214 (44 изделия), RRJ (SSJ-100) — 93 самолета.

Положительное влияние выполнения ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» следующее:

1. Бюджетное финансирование Программы за 10 лет (2006-2015 гг.) в объеме 271,1 млрд. руб., а также с учетом привлеченных средств предприятий позволило стабилизировать работу научно-исследовательских организаций и серийных предприятий в области разработки и производства гражданской авиационной техники.

2. За данный период была проведена сертификация по международным стандартам следующей авиационной техники:

- ✓ самолеты Ил-96-300 и Ил-96-400;
- ✓ самолет-амфибия Бе-200 в противопожарном варианте;

✓ семейство среднемагистральных самолетов Ту-204/Ту-214 и, что очень важно, самолеты Ту-204-300 и Ту-204СМ, на которые в 2016-2018 гг. предварительно имеется спрос как на внутреннем, так и на китайском рынках;

✓ освоено серийное производство двигателей Sam-146 (для самолетов RRJ (SSJ-100);

✓ проведена модернизация двигателей ПС-90: ПС-90А2 и ПС-90М.

3. Выполнены разработка и изготовление экспериментального образца и подготовлено проведение сертификации в 2016 г. ближне-среднемагистрального самолета МС-21.

4. Начаты летные испытания двигателя ПД-14 на самолете Ил-76.

5. Проведена сертификация вертолета Ми-38 в декабре 2015 г.

6. Подготовлен к сертификации в 2016 г. вертолет Ка-62.

Распределение объемов финансирования ФЦП из госбюджета представлено в *табл. 2*.

Объемные, натуральные и экономические показатели Программы в первой редакции не были увязаны со сроками, объемами работ, номенклатурой и количеством зака-

Таблица 3	До изменения	После корректировки	Фактически продано
Объем продаж самолетов и вертолетов (финальной продукции), млн. руб.	107 600	75 217	51 207
Объем коммерческих сделок по экспорту технологий и услуг технического характера, млн. руб.	5300	1500	399
По самолету RRJ (SSJ-100), шт.	50	33	20
По самолету Бе-200, шт.	5	5	—
По самолету Ил-96-300, шт.	2	2	—

✓ освоен серийный выпуск региональных самолетов RRJ (SSJ-100) на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении и подготовлено производство для выпуска 50 самолетов в год;

зываемых изделий, в связи с этим 8 раз проводились изменения редакции Программы. Так, изменение Программы от 11 ноября 2015 г. серьезно отличается от фактических результатов (*табл. 3*).

Таблица 2. Объем финансирования основных проектов ФЦП из госбюджета (млн руб.)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Бе-200		300	225	148	133	166	156	152			
Ил-96-400		1040	75	80							
Ту-204СМ		385	107	900	1526	926	1181				
Ан-124		50	193	176	9	10					
Ми-38		200	365	473	398	497	1580	1521	998	945	1386
Ка-62		70	75	167	41	51	560	745	321	600	515
SSJ-100 Модификация		3609	6180	132 260	3464	1342	40	900	1676	624	581
SSJ NJ							80	1149			
МС-21				1630	1305	4531	10 939	13 176	12 437	1750	15 334
ПСВ							400	700	2500		
Регион. МВЛ									450	450	400
НИР				2122	2795	3400	2721	4734	9493	6651	7554

Анализ выполнения «Целевых индикаторов» в рамках действующих вариантов Программы в 2005-2015 годах (до корректировок) показывает, что из 107 (годовых) объемных и натуральных показателей индикаторов не были выполнены 50 индикаторов (46,7% из запланированных) — *табл. 4.*



Таблица 4. Первоначальные показатели целевых индикаторов по объемам продаж самолетов по действующим в 2006-2015 гг. вариантам Программы и их фактическое выполнение

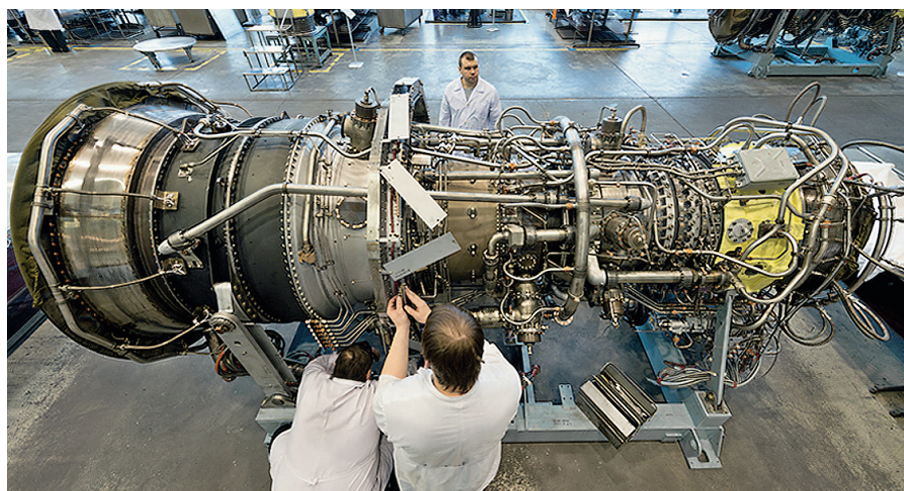
Наименование изделия	Запланировано по первоначальным вариантам Программы	Фактически выполнено	% выполнения
Ил-96 (все модификации)	18-23	13	72-57
Ту-204 (все модификации)	72-83	14	61-53
RRJ (SSJ-100)	209	93	45
Бе-200	26-35	4	15-11
Итого	325-350	154	47-44

Анализ приведенных результатов в табл. 4 показывает, что первоначальные варианты объемов продаж самолетов Программы фактически выполнены на 44-47%.

Эффективность выполнения Программы была снижена за счет перехода от совершенствования самолетов Ил-96 и Ту-204 в разных их модификациях в первых вариантах Программы на проектирование и серийное изготовление самолета RRJ (SSJ-100) за счет сокращения расходов на модернизацию самолетов Ту-204 и увеличение финансирования регионального самолета RRJ (SSJ-100), а в дальнейшем средства Программы были направлены на развитие нового самолета MC-21 и двигателя ПД-14. Первоначальное серийное изготовление RRJ (SSJ), предусмотренное Программой на 2008 г., фактически сдвинулось на три года, серийное производство было начато только в 2011 г.;

✓ выполнение ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» не обеспечило задачи создания задела по типам

гражданских самолетов на 2016-2025 гг. Фактически на 2016-2025 гг. предложения по серийному производству сделаны только по самолетам: семейству RRJ (SSJ-100), семейству MC-21, самолету Ту-204-100. Эта номенклатура



не обеспечивает потребности российских авиакомпаний в отечественных самолетах;

✓ недостаточный объем номенклатуры разработанной по данной Программе авиационной техники

требует пересмотра типажа гражданских самолетов и вертолетов, запланированных в Государственной программе «Развитие авиационной промышленности России до 2025 года», как по объемам запланированных средств на развитие гражданской авиационной техники, так и по номенклатуре самолетов и вертолетов.

Для сравнения рассмотрим результаты работы крупнейших мировых производителей гражданской авиатехники и МАП СССР (табл. 5).

Как видно из табл. 5, не реализованы основные положения Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации предусматривающие динамичное развитие российской авиа-

промышленности на основе частно-государственного партнерства, позволяющее принципиально изменить стратегическую конкурентную позицию авиапромышленности России на мировом авиарынке.

Таблица 5	Boeing			Airbus			ОАК			МАП СССР	
	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	1986-1990 г	1990 г.
Количество поставленных самолетов	648	723	762	626	629	635	36	35	26	Самолеты Всего: 4476	759
В том числе узкофюзеляжных,		485 Boeing737	495 Boeing737		490 A320	491 A320	25 SSJ-100 4 АН-148 3 АН-140 2 Ту-214 1 Ту-154	27 SSJ-100 5 АН-148 1 АН-140 2 Ту-214	20 SSJ-100 4 АН-148 1 АН-140 1 Ту-214	в том числе МО: 3146 МГА: 212 Экспорт: 1048 Прочие: 69	540 52 147 20
В том числе широкофюзеляжных		114 Boeing787 99 Boeing777	135 Boeing787 98 Boeing777 18 Boeing747 16 Boeing767		108 A330 30 A380 1 A350XWB	103 A330 27 A380 14 A350XWB				Вертолеты: Всего: 3014 в том числе МО: 1644 МГА: 487 Экспорт: 879 Прочие: 10	390 188 92 110 —
Численность сотрудников	170 тыс. человек в 70 странах (в 2015 году)			139 тыс. человек (на конец 2013 г.)			98,8 тыс. человек (на конец 2014 г.)				

главная тема

«АС»: Каковы, на Ваш взгляд, основные причины невыполнения ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» и в целом неудовлетворительного положения в отрасли, особенно в области гражданского самолетостроения?

В.К.: На этот вопрос нет однозначного ответа. Необходимо рассматривать целый комплекс существующих проблем. Но, прежде всего, авиационному сообществу необходимо дать консолидированный ответ на вопрос: «Авиационная промышленность находится в кризисном состоянии?» Я отвечаю — да!



Приведенные выше результаты выполнения плановых заданий государственных и федеральных целевых программ наглядно обосновывают этот вывод.

Мы сегодня функционируем, но не развиваемся. За 25 лет постсоветского периода, кроме двигателя ПД-14, не создано ни одного нового авиационного продукта российского производства, тем более, прорывного. Все, что мы сегодня производим — это либо заимствованные в гражданском авиастроении проекты с некоторой доработкой, либо модернизация продуктов научно-технического задела советского периода.

Я думаю, что каждый из нас осознает, в какое напряженное время приходится осуществлять авиационную деятельность нашим предприятиям и организациям.

Прямые политические и экономические санкции в отношении Российской Федерации ограничивают финансовые и кооперационные взаимодействия с зарубежными партнерами и сдерживающе влияют на объемы и темпы нашей работы.

В этих условиях приходится максимально, порой в ущерб другим проектам, оптимизировать финансовые и другие ресурсы для организации производства импортозамещающей продукции.

И, казалось бы, что каждая проблема текущего момента должна рассматриваться немедленно на всех уровнях власти, а принятие осново-

полагающих решений не должно загонять нашу отрасль в окончательно кризисное состояние. Однако факты говорят об обратном.

Сегодня мы имеем:

- ✓ недостаточную мобильность действий Правительства на внешние и внутренние экономические вызовы;

- ✓ отсутствие единой отраслевой системы управления авиационной промышленностью;

- ✓ несоответствие проводимой исполнительными органами власти и руководством государственных корпораций кадровой политики в авиационной промышленности (да и в целом в ОПК), отвечающей требованиям профессионализма и преемственности;

- ✓ искажение и замалчивание принципа «персональной ответственности» за порученное дело и,

как следствие, значительные нарушения планово-финансовой и производственно-технологической дисциплины;

- ✓ продолжающаяся распродажа активов предприятий авиационной промышленности без учета стратегического развития отрасли.

Говоря о недостаточной мобильности действий Правительства Российской Федерации, остановлюсь на нескольких проблемных вопросах, не имеющих своего решения уже длительное время.

1. В рамках реализации антикризисного плана 2015 г. Правительству необходимо было выработать соответствующие решения, обеспечивающие реализацию ранее утвержденных программных мероприятий развития отраслей экономики в условиях резко возрастающей курсовой разницы российского рубля и иностранных валют. Данные решения не выполнены, и все исполнители, имеющие сотни утвержденных инвестиционных проектов с курсом 32-33 рубля за доллар, остались один на один с контролирующими и фискальными органами.

2. Действия Центробанка по системному отзыву лицензий у значительного числа финансовых институтов (банков), приводящих к блокированию счетов их вкладчиков, не учитывают, что на них находятся целевые бюджетные средства, направленные на реализацию мероприятий ГОЗ, являющегося приоритетом нашего государства.

Складывается впечатление, что одна сторона, формирующая бюджетное обеспечение государственных программ, не ведает, что творит другая, обеспечивающая государственное регулирование финансовой деятельности банков, предприятий и организаций.

Пример. Запрет финансовой деятельности АKB «Нота-банк» в октябре 2015 г. привел к блокированию около 20 млрд руб. на счетах крупнейших корпораций и предприятий ОПК. Прошло четыре месяца, а перспективы возврата средств движутся к нулю. И как выживать предприятиям в этих условиях — ни Правительство, ни Центробанк ответа не дают.

3. Понятие «исполнительская дисциплина» — одно из главных условий теста на соответствие



занимающей должности, как на государственной службе, так и в свободном бизнесе.

Если кураторы авиационной промышленности не выполняют должным образом поручения Президента страны, как, например, о необходимости формирования долгосрочного консолидированного государственного заказа на гражданскую авиатехнику с участием регионов страны, то основные должностные лица, не обеспечивающие данное поручение, должны получить «черную» метку для дальнейшей государственной службы. Однако этого не происходит.

4. Мы беседуем с Вами в конце февраля 2016 г., страна отработала два месяца, а лимиты финансирования программных мероприятий текущего года все еще находятся в недрах экономического блока Правительства и Минфине. Многие отрасли экономики в состоянии финансовой непредсказуемости. Невозможно определить плановые задания текущего года, выбрать через конкурсные процедуры партнеров, и, наконец, спрогнозировать ожидаемые итоги отчетных периодов. Такие действия, или лучше сказать бездействия, создают социальную напряженность в обществе, поскольку каждый работник должен понимать гарантированность своего социального пакета.

Отсутствие отраслевой системы государственного управления авиационной промышленностью характеризуется наличием, как минимум, двух центров принятия решений, влияющих на результативность авиационной деятельности.

Во-первых, Минпромторг РФ, являющийся субъектом исполнительного органа власти и осуществляющий свою функциональную деятельность на основе соответствующего постановления Правительства РФ, координирующий реализацию государственных и федеральных целевых программ соответствующего промышленного и торгового предназначения, а также обеспечение и последующий контроль финансового сопровождения указанных программ.

Минпромторг РФ обеспечивает непосредственный контроль за осуществлением деятельности корпораций с контрольным государственным пакетом акций в авиационной промышленности — ПАО «ОАК»; ОАО «КТРВ»; Государственные научные центры ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «ЦИАМ»; ФГУП «ВИАМ», ФГУП «ГосНИАС»; ФГУП «СибНИА»; КП ГосНИПАС, а с 2016 г. — ФГБУ «НИЦ им. Н.Е. Жуковского».

Во-вторых, Госкорпорация Ростех на основе Устава, утвержденного соответствующим законодательным актом РФ, осуществляет свою деятельность, направленную на ускоренное технологическое развитие промышленных секторов российской экономики.

Ростех, в соответствии с учредительным договором, владеет контрольными пакетами государственных акций в авиационной промышленности и осуществляет контроль за деятельностью ПАО «ОДК», ПАО «Вертолеты России», ОАО «КРЭТ», ПАО «Технодинамика», ОАО «Химкомпозит» и рядом других предприятий отрасли, входя-

щих в реестр стратегических предприятий авиационного строения.

Кроме перечисленных организаций, отдельные вопросы тактического и стратегического порядка в развитии и функционировании АП решают структурные подразделения Военно-промышленной комиссии Российской Федерации.

Параллельное управление отдельными направлениями авиационной деятельности организаций, имеющими часто противоречивые взгляды на решение проблемных вопросов в отрасли, приводит к сдерживанию производственной деятельности подчиненных предприятий. Вот, например, сферы, где такая противоречивая система управления негативно проявляется:

✓ трудно согласуемые вопросы стратегического развития отдельных предприятий (дочерних организаций) при формировании и выработке обоснований мероприятий Госпрограмм;

✓ кадровая политика при снятии и назначении руководящих работников предприятий и организаций;

✓ вопросы оперативного реагирования на реализацию «кассового плана» Минпромторга в рамках обеспечения мероприятий госпрограмм и ФЦП;

✓ реализация совместных мероприятий по нормативно-правовым и законодательным актам, направленным на улучшение производственной и научной деятельности предприятий и организаций отрасли.

В существующих условиях, когда каждая интегрированная структура формулирует и утверждает стратегию своего развития, учитывая, прежде всего, корпоративные интересы, в значительной степени нарушаются принципы отраслевого управления субъектами авиационной деятельности, создаются предпосылки к независимому функционированию отдельных корпораций (компаний) в рамках продуктового ряда.

Если российское авиастроение нацелено на стратегический рынок в своем развитии в ближайшие годы, и учитывая, что политика санкций в отношении России будет продолжаться длительное время, нам необходимо срочно реформировать систему государственного управления ОПК, в том числе авиационной промышленностью.

В-третьих, проводимая кадровая политика является одной из главных проблем функционирования и развития авиационной промышленности.

Оценивая состояние существующего, так называемого «боевого» руководящего актива отрасли, следует отметить, что большинство



главная тема

в высшем менеджменте авиационной промышленности не имеют профессионального авиационного образования, стаж работы у многих не более одного-двух лет на предприятиях и в организациях отрасли. Так называемая с советских времен «амбарная книга» — реестр кадрового резерва, ранее ежегодно утверждаемый по принадлежности руководителями предприятий, организаций и Министром авиационной промышленности СССР, сейчас отсутствует.

Я говорю о той вакханалии, которая происходит на территории стратегического аэродрома экспериментальной авиации, ранее принадлежавшего ОАО «ЛИИ имени М.М. Громова». В нарушение Указа Президента России о создании Национального центра авиастроения для целей повышения качества, эффективности и объемов производства отечественной авиационной техники, там завершается строительство первого этапа аэровокзального комплекса совместной

полному вытеснению деятельности авиационной промышленности на данной территории.

Смею предположить, что те руководители, которые принимали соответствующее решение по отчуждению территории аэродромного комплекса экспериментальной авиации в коммерческую деятельность, давно поставили жирный крест на развитии авиационной промышленности России.

«АС»: Виктор Дмитриевич, какие меры по развитию отечественного авиастроения в современных политических и экономических условиях Вы могли бы предложить?

В.К.: Вы знаете, я скажу общеизвестную фразу: «Не надо еще раз изобретать велосипед». Более чем за вековой период развития авиационной промышленности критические ситуации возникали многократно.

Сегодня, учитывая широкую аудиторию журнала «АвиаСоюз», я хотел бы поздравить всех авиастроителей России и наших коллег в странах СНГ со знаменательным событием — 70-летием со дня образования Министерства авиационной промышленности СССР — государственного органа управления, в полной мере отвечавшего за комплексное и динамичное развитие отрасли, включая научную, производственную и социальную сферы. Минавиапром нес полную ответственность за весь цикл создания, производства и обеспечение эксплуатации авиатехники, прогнозирования и полное удовлетворение потребностей нашей страны и ее союзников в военных и гражданских самолетах и вертолетах всех типов, другой авиационной технике и вооружении. В системе Минавиапрома СССР действовала не имеющая равных инновационно-технологическая цепь от научной идеи до ее внедрения в практику, были сформированы уникальные научные и конструкторские школы. Это обеспечивало более эффективное решение любых сложнейших научно-технических и технологических задач при гораздо меньших затратах всех ресурсов, чем у западных конкурентов.

В условиях «холодной войны» и «железного занавеса» предприятия Минавиапрома СССР обеспечивали разработку и производство уникаль-



Руководство Минавиапрома СССР и ведущих предприятий отрасли. Второй слева в нижнем ряду — министр П.В. Дементьев. 1976 г.

К руководству нашими предприятиями, научными и конструкторскими организациями, к сожалению, приходят малокомпетентные люди, и это тоже симптом кризисного состояния отрасли.

В-четвертых, характеризуя существующее положение с распродажей «материальных активов» нашей отрасли, понимаешь, что все это творят «временщики» — случайные люди в авиационной промышленности, для которых историческое наследие и творения предыдущих поколений авиастроителей пустой звук. Главное для них — другое!?

Все сказанное я отношу к той ситуации, которая уже несколько лет развивается в сфере, для нас, ветеранов авиастроения, святой. На земле, где творили и совершали подвиги великие А.Н. Туполев, С.В. Ильюшин, П.О. Сухой, А.М. Микоян и В.М. Мясищев, знаменитые и ушедшие в вечность героические летчики-испытатели — пенцы гнезда М.М. Громова.

российско-литовской компании «Рампорт Аэро». При этом, по нашей информации, 25% акций компании принадлежит ТВК-Ростех (Россия, взнос осуществлен земельным участком аэродрома), а 75% акций принадлежит хозяйствующему субъекту Литвы — страны — члена НАТО (взнос осуществлен финансовыми ресурсами).

Хочу отметить, что за последние годы на реконструкцию и техническое перевооружение аэродромного комплекса из российского бюджета было выделено и освоено около трех млрд руб. для обеспечения испытательной работы, в том числе новых образцов военной техники.

Существующее положение не просто ограничит летную работу, обучение и подготовку летчиков-испытателей Школы имени А.В. Федотова, максимально заблокирует деятельность лётно-исследовательской и испытательной доводочной базы основных ОКБ отрасли. Оно создает предпосылки к



ных образцов военной авиационной техники (Ту-95, Ту-160, Су-27, МиГ-29, МиГ-31, Ми-24, Ка-50 и др.) выдающихся самолетов и вертолетов гражданской и транспортной авиации (Ту-144, Ту-204, Ил-96, Ан-124, Ан-225, Ка-32, Ми-8, Ми-26 и др.).

В авиационной среде зародилась и при активном участии Минавиапрома создавалась космическая отрасль. Научные и производственные предприятия авиационной промышленности обеспечили создание первого в мире искусственного спутника Земли, участвовали в создании корабля для полета в космос первого космонавта планеты — гражданина СССР, последующем развитии космических и воздушно-космических комплексов, вплоть до создания значительно опередивших время орбитальных самолетов.

К этому юбилею ОАО «Авиапром» в содружестве с научными организациями и промышленными предприятиями — нашими акционерами подготовил к изданию очередной коллективный труд из серии «История развития авиационной промышленности России» книгу «МАП СССР (1946-1991)». В ней мы рассказываем о роли в развитии авиационной промышленности высшего руководства страны, аппарата Министерства авиационной промышленности, о научных и конструкторских школах, предприятиях отрасли, обеспечивших нашей стране высокое звание великой авиационной державы.

Очень актуальна изложенная в книге фраза выдающегося Министра авиационной промышленности Петра Васильевича Дементьева: «В годы «холодной войны», решая крайне сложные вопросы создания

передовой авиационной техники, я всегда опирался на три основных фундамента:

- создаваемый научно-технический задел авиационных институтов;
- уникальные авиационные конструкторские школы;
- профессиональный директорский корпус».

Поэтому, отвечая на Ваш вопрос, считаю, что сегодня, как и в предыдущие сложные времена, требуется:

- ✓ наличие политической воли у высшего руководства страны в понимании необходимости системного реформирования государственного управления авиационной деятельностью;

- ✓ создание государственного органа управления авиационной промышленностью, напрямую подчиненного Правительству РФ;

- ✓ с учетом вышеизложенного, срочно в 2016 г. разработать и утвердить Стратегию развития авиационной промышленности до 2030 г. с учетом решения следующих задач:

- обеспечение обороноспособности РФ в области авиационной деятельности в допустимо необходимых объемах;
- реализация конституционных прав граждан в транспортной авиационной доступности всей территории РФ и зарубежья;
- создание максимально возможного количества высокотехнологичных рабочих мест в авиационной деятельности.

На основании утвержденной Стратегии следует внести серьезнейшие уточнения в Государственную программу развития авиационной промышленности до 2025 г.

Необходимо учитывать параметры вновь разрабатываемой Государственной программы вооружения

на 2018-2025 гг., проработать на ее основе мероприятия по развитию оборонного производства на ближайшие годы.

Предлагаемые жизненно важные для отрасли стратегические документы должны разрабатываться профессиональными специалистами отраслевых научных центров и интегрированных структур, глубоко и всесторонне понимающих процессы, происходящие в авиационной промышленности России и мировом авиационном сообществе.

После профессионального обсуждения в авиационном сообществе проекта Стратегии и других программных документов, касающихся вопросов долгосрочного и устойчивого развития авиационной промышленности, они должны быть, на мой взгляд, рассмотрены на Государственном совете под председательством Президента Российской Федерации В.В. Путина.

В заключение хочу поблагодарить редакцию вашего журнала за актуальные вопросы и отметить, что основные выводы и предложения, прозвучавшие в журнале «АвиаСоюз», являются коллективным мнением ветеранов авиационной промышленности — опытных руководителей предприятий и организаций отрасли.

«АС»: Виктор Дмитриевич, благодарю Вас за развернутое и актуальное интервью для нашего журнала.

*Беседу вел
Илья Вайсберг*

АВИАПРОМ

www.oao-aviaprom.ru