

АВИАПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЗАДАЧ



Андрей Иванович Богинский

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Для авиационной промышленности России 2013 год – это начало реализации долгосрочных стратегических целей и задач, поставленных в Основах государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года, в государственной программе Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы», а также в других государственных программах.

Эти основополагающие для развития отрасли документы, подготовленные Министерством промышленности и торговли Российской Федерации и принятые в 2012 году Правительством Российской Федерации, значительно расширили горизонт планирования. Они дали органам власти всех уровней, научным и производственным предприятиям, инвесторам, образовательным учреждениям, покупателям авиатехники четкие ориентиры на перспективу для принятия выверенных стратегических решений в области авиационной деятельности.

Прошедший в 2013 году XI Международный авиационно-космический салон «МАКС» еще раз подтвердил, что Россия остается в числе великих авиационных держав. Стенды и открытые стоянки салона продемонстрировали, что отечественные предприятия авиационной промышленности сохранили и активно развивают научно-технический и производственно-технологический потенциал для создания и производства лучшей в мире военной авиационной техники и авиационного вооружения, а также конкурентоспособных гражданских самолетов и вертолетов. Государственные научные центры ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского», ФГУП «ГосНИИАС», ФГУП «ВИАМ», ФГУП «ЦИАМ имени П.И. Баранова» и другие НИИ наращивают усилия по формированию научно-технического задела по всем перспективным направлениям развития авиационной техники и технологий, в том числе по аэродинамике и прочности, бортовому оборудованию, авиационным материалам и техно-

логиям их производства, авиационным двигателям, агрегатам, по обеспечению малозаметности и других важных характеристик боевой авиатехники, экологичности и безопасности полетов. На «МАКС-2013» российские предприятия авиационной науки представили высокие результаты научных исследований и разработок, соответствующие передовому мировому уровню или существенно превосходящие его.

В соответствии с принятыми стратегией и программами развития отрасли Минпромторг России, его Департамент авиационной промышленности во взаимодействии с другими министерствами экономического блока и Минобороны России, органами законодательной власти и предприятиями решают комплекс взаимосвязанных перспективных задач по



формированию условий для создания конкурентоспособной авиационной промышленности, ускоренного перевооружения ВВС и других силовых структур новейшей авиационной техникой, увеличения производства и продаж гражданских самолетов и вертолетов отечественной разработки на внутреннем и мировом рынках.

Одновременно Министерство решает задачи государственной поддержки и мониторинга деятельности отраслевых корпораций и научных центров с целью безусловного выполнения текущих программ и планов по производству и поставке заказчикам качественной военной и гражданской авиационной техники, созданию и запуску в серию в запланированные сроки авиационных комплексов и вооружения нового поколения, а также перспективных гражданских самолетов и вертолетов, по строительству, реконструкции и техническому перевооружению научных и производственных предприятий авиационной промышленности.

Предварительные итоги деятельности за 2013 год показывают, что промышленная политика по созданию крупных интегрированных структур ОАО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», ОАО «ОАК», отраслевых холдингов в составе Госкорпорации «Ростех», способных к саморазвитию и эффективной работе, а также масштабная государственная поддержка технического перевооружения предприятий и выпуска конкурентоспособной авиатехники начали давать результаты. В авиационной промышленности наблюдается положительная динамика: от стабилизации положения в 2010 году к устойчивому наращиванию выпуска и продаж продукции. Рост объемов производства в отрасли в 2012 году составил 12,5%, в 2013 году – 15%. При этом значительный рост имеется во всех сегментах авиастроения. Обеспечивается



5



6



- 1, 5. Ил-76МД-90А
2. Кабина МС-21
3. САМ-146 и ПД-14 на «МАКС-2013»
4. Макет МС-21
6. Генеральный директор ФГУП «ВИАМ» Е.Н. Каблов знакомит В.В. Путина с новейшими технологиями

успешное выполнение государственной программы вооружения, государственного оборонного заказа и программ военно-технического сотрудничества с иностранными государствами.

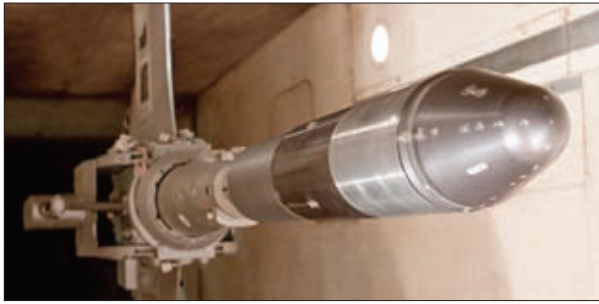
Предприятия авиастроения демонстрируют высокий темп наращивания выпуска военной авиатехники. В 2013 году Вооруженные Силы РФ получили свыше 150 новых летательных аппаратов, а в 2014 году они получают в 2 раза больше.

Активное перевооружение идет по всей номенклатуре боевой авиатехники. Быстро наращивается объем поставки новейших многофункциональных истребителей Су-35С, Су-30СМ и фронтовых бомбардировщиков Су-34, уникальных учебно-боевых самолетов нового поколения Як-130, которые стали мировым эталоном в своем классе.

В 2013 году в ВМФ России поступили первые серийные корабельные истребители МиГ-29К и МиГ-29КУБ. В этом самолете прославленного ОАО «РСК «МиГ», отметивше-

го в 2013 году свой 120-летний юбилей, воплощено множество ноу-хау, которые обеспечили малозаметность на уровне зарубежных «невидимок», но с сохранением выдающейся аэродинамической компоновки, увеличенную дальность полета и возможность дозаправки, в разы возросшие боевые возможности. До 2015 года в соответствии с контрактом для ВМФ будут продолжены поставки истребителей МиГ-29К/КУБ.

В плановом порядке ведутся работы по созданию перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации пятого поколения Т-50. После завершения государственных испытаний опытных машин начнется выпуск и поставка в войска установочной партии для войсковых испытаний.



7. Испытания на ФГУП «ЦАГИ» новой головной части ракеты «Протон-М» для доставки модуля на МКС

8. Ми-8АМТ

9. Ка-226

10. Д.А. Медведев и Д.В. Мантуров на «МАКС-2013»

11. Ка-62 на «МАКС-2013»

12. Салон вертолета Ка-62

13. Ми-38



В 2013 году продолжена работа по проекту перспективного авиационного комплекса дальней авиации (ПАК ДА). Исполнитель проекта Объединенная авиастроительная корпорация делает всё необходимое, чтобы через несколько лет можно было начать серийное производство нового стратегического ракетносца. Одновременно ведутся работы по модернизации боевых комплексов стратегической авиации, которые еще длительное время смогут эффективно выполнять свои функции.

Большой прорыв сделан в военно-транспортной авиации: ЗАО «Авиастар-СП» налаживает производство Ил-76МД-90А. Вся его конструкторская документация практически заново была сделана в цифровом формате, внесены серьезные конструктивно-технологические усовершенствования. По всем ключевым характеристикам, включая полезную нагрузку, дальность полета,

расход топлива, систему управления, Ил-76МД-90А значительно превосходит базовую модель. Начиная с 2014 года намечена поставка этих самолетов в Вооруженные Силы РФ. Одновременно ведутся работы по созданию на базе Ил-76МД-90А перспективного самолета-заправщика, а также различных специальных и гражданских модификаций по уже заключенным договорам.

В 2013 году ОАО «Вертолеты России», входящее в ОАО «ОПК «Оборонпром» Госкорпорации «Ростех», изготовило 303 вертолета для российских и иностранных заказчиков (против 290 в 2012 году).

Авиационный парк российских Военно-воздушных сил пополнился значительным количеством новых вертолетов, в том числе боевыми вертолетами Ка-52 «Аллигатор», Ми-28Н

11



12



13



«Ночной охотник», Ми-35, Ми-8АМТШ «Терминатор» и военно-транспортными Ми-8МТВ-5, учебными вертолетами «Ансат-У».

В отличие от предыдущих лет, поставка в войска боевых авиационных комплексов ведется поквартально запланированными партиями. Это позволяет Министерству обороны Российской Федерации синхронизировать строительство необходимой инфраструктуры, подготовку летчиков и технического персонала с поступлением в войска новой авиатехники и вооружений.

С 2013 года в соответствии с решением Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации авиационная промышленность совместно с Вооруженными Силами РФ начали переход на поставку авиационной техники по контрактам полного

жизненного цикла. Сейчас реализуется несколько пилотных проектов для отработки регламентов взаимодействия Минобороны России и промышленности. В дальнейшем практически все серийные поставки в войска самолетов и вертолетов будут сопровождаться контрактами полного жизненного цикла с предприятиями промышленности по техническому обеспечению и сервису.

Кардинально меняется ситуация в гражданском секторе авиационной промышленности, где за прошлый год значительно увеличился объем выпуска продукции. Всего в 2013 году ОАО «ОАК» поставлено 36 гражданских самолетов (в 2012 году – 26), в том числе 1 широкофюзеляжный самолет Ил-96-300; 2 – Ту-214; 4 – Ан-148; 1 – Ту-154М; 3 – Ан-140. Как и запланировано, взлетели 25 новых пассажирских самолетов «Сухой Суперджет-100» – в 2 раза больше, чем в 2012 году. В 2014 году намечено произвести более 40 таких самолетов.

В соответствии с директивным графиком реализуется приоритетный проект в гражданском авиастроении – создание семейства ближнесреднемагистральных пассажирских самолетов МС-21 (разработка и подготовка к серийному производству модификаций самолетов МС-21-300 вместимостью 160–211 кресел и МС-21-200 вместимостью 130–176 кресел). При создании самолета используются самые современные технологии и материалы, в частности планируется применить композитное крыло, а в конструкции планера широко использовать углепластики. В 2013 году ОАО «Корпорация «Иркут» завершило разработку конструкторской документации на планер и ведет интенсивную подготовку к серийному производству этого самолета. На дочернем предприятии корпорации – Иркутском авиационном заводе осуществляют производство сразу 4 машин МС-21. Параллельно Пермский моторный завод ОАО «Авиадвигатель», входящий в состав Объединенной двигателестроительной корпорации, ведет сертификационные испытания авиационного двигателя нового поколения ПД-14, который будет устанавливаться на МС-21. По расчетам специалистов, новый двигатель обеспечит удельный расход топлива на 12–14% меньше по сравнению с двигателями самолетов Airbus A320 и Boeing 737, а его эксплуатация будет на 15–20% дешевле самых востребованных на мировом рынке зарубежных авиадвигателей. При создании нового перспективного самолета и двигателя к нему выполняется указание Президента России полностью избежать зависимости от зарубежных поставок комплектующих. Первый полет опытного образца МС-21 должен состояться в середине 2015 года, а завершение сертификации и начало поставок – в 2017 году. Корпорация «Иркут» на начало 2014 года имела портфель заказов на более чем 200 МС-21, в том числе в зарубежные страны.

ОАО «Вертолеты России» уверенно держит планку одного из мировых лидеров военного и гражданского вертолетостроения. В 2013 году предприятия холдинга изготовили для российских и зарубежных заказчиков 69 гражданских вертолетов различных марок (60 машин Ми-8 и Ми-171; 4 – Ми-8МВТ-1; 1 – Ка-226; 4 – Ка-32А11ВС).

В ближайшее десятилетие холдинг «Вертолеты России» планирует реализовать девять проектов по созданию перспективных вертолетов. Таким образом, расширяется модельный ряд на базе доказавших свою эффективность технологий модернизированных Ми-171М, Ми-26Т2 и Ка-226Т, а также создаются новые вертолеты Ми-38 и Ка-62.

Принимаемые сейчас меры законодательного регулирования и масштабной государственной поддержки создают организационные, финансовые и другие условия для эффективного развития отрасли, повышения ее конкурентоспособности на отечественном и мировом рынках.

Создание и производство современной военной и гражданской авиационной техники, не уступающей лучшим зарубежным образцам, возможно только на самой современной научно-технической и производственно-технологической базе (МТБ). Учитывая ее состояние на наших предприятиях после многолетней деградации в 1990-х годах, государство обеспечивает финансовую поддержку ускоренному техническому и технологическому перевооружению авиационной промышленности. В 2013 году на развитие МТБ отрасли государство инвестировало около 20 млрд рублей, что составляет 106% к уровню предыдущего года. Одновременно капитальное строительство велось на более чем 200 объектах

научных и производственных предприятий авиационной промышленности. В 2014 году объем государственных инвестиций в развитие МТБ отрасли увеличится в 2,5 раза и составит около 50 млрд рублей. Кроме того, предприятия и организации привлекают внебюджетные средства для инвестиционных проектов, финансируемых с привлечением средств федерального бюджета.

Выделяя столь огромные средства для вывода отрасли из системного кризиса и развития, государство в лице Минпромторга России требует от отраслевых корпораций вести ускоренное обновление научно-технической и производственно-технологической базы, обеспечивая создание современных производств, способных адаптироваться к нововведениям и новой продукции с возможностью быстрого масштабирования, унификацию элементов производственной базы, внедрение передовых инновационных технологий и оборудования, переход на цифровые технологии поддержания жизненного цикла изделий. Масштабное перевооружение предприятий авиационной промышленности и смежных отраслей в комплексе с решением проблемы подготовки и переподготовки кадров формирует базу для ускоренного перехода на пятый технологический уклад и одновременно обеспечивает прорыв в шестой.

Решение большого комплекса стратегических задач, определяющих облик и конкурентоспособность российского авиастроения на многие десятилетия вперед, требует постоянных «настроечных» действий со стороны Минпромторга России, других органов исполнительной и законодательной власти. Для построения эффективной производственной структуры отрасли необходимо обеспечить проведение единой производственно-технологической политики корпораций, ориентированной на формирование современной матричной (сетевой) структуры авиационной промышленности со специализированными (по видам продукции) и универсальными (по видам техпроцессов) производствами. Необходимо преодолеть корпоративный сепаратизм и исключить избыточное дублирование однотипных производственных участков на различных предприятиях, обеспечив повышение межпроизводственной кооперации с учетом территориального расположения и логистических затрат. При создании подобных производств необходимо планировать загрузку и ресурсы, включая кадровые, не только в интересах отраслевых интегрированных структур, но и в рамках межотраслевого взаимодействия, участия в создаваемых территориальных промышленных кластерах.

Для преодоления имеющихся пока разрывов между фундаментальной и отраслевой наукой, между наукой и производством, а также для исключения дублирования исследований и разработок, концентрации усилий и ресурсов при создании научно-технического задела, особенно в прорывных и критических технологиях, для формирования эффективной системы коммерциализации результатов интеллектуальной деятельности намечено интегрировать государственный сектор авиационной науки. Для этого в России будет создано федеральное государственное бюджетное учреждение «Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского» (НИЦ), который соединит потенциал ЦАГИ и других ключевых научных институтов, специализирующихся в аэродинамике и прочности, двигателестроении и испытаниях. При этом никакого физического перемещения учреждений науки не будет, изменится только их юридический статус. Основным учредителем НИЦ станет Правительство Российской Федерации, которое будет назначать членов наблюдательного совета и генерального директора. Возможности НИЦ позволят ему стать мощным центром проектирования, оказывать инжиниринговые услуги по созданию инновационных образцов авиационной техники. Чтобы не догонять, а значительно опережать конкурентов, перед авиационной наукой стоит задача раздвинуть горизонт научно-технического задела с нескольких лет, как сейчас, на 20–30 лет.

Учитывая острую конкуренцию на мировом рынке военной и гражданской авиационной техники, мощную многостороннюю государственную поддержку национальных авиапроизводителей в ведущих странах – производителях авиационной техники, Минпромторг России предпринимает усилия для значительного расширения мер государственной

поддержки отечественных предприятий, не противоречащих правилам ВТО. Меры государственного регулирования всех отраслей промышленности, включая авиационную, постоянно развиваются, чтобы своевременно и адекватно реагировать на изменения в нашей стране и мире. В частности, проведена корректировка госпрограммы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» (далее – госпрограмма). Этот важнейший документ приведен в соответствие постановлению Правительства Российской Федерации о внесении изменений в порядок подготовки государственных программ и методическим указаниям, утвержденным приказом Минэкономразвития России. Подпрограммы уточнены с учетом Федерального закона №349-ФЗ «О федеральном бюджете на 2014 год и на период 2015 и 2016 годов» и принятых правительством изменений в ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года».

В госпрограмме были дополнены инструменты господдержки авиационной отрасли. Описаны такие механизмы стимулирования, как консолидированный государственный заказ, гарантии остаточной стоимости воздушных судов. В качестве перспективной меры, направленной на повышение доступности капитала, предложен механизм возвратного бюджетного финансирования. Уточнены индикаторы отдельных подпрограмм. Уточнены задачи и мероприятия подпрограммы «Малая авиация», в том числе в части авиации общего назначения.

Авиационная промышленность России динамично развивается, наращивая свой потенциал. Авиастроители современной России вновь обрели уверенность в своих силах, в успешном решении любых самых сложных задач, в достижении стратегических целей утверждения нашей Родины в качестве великой авиационной державы.