

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ



Владимир Иванович Бабкин

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА
АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
МИНПРОМТОРГА РОССИИ

Авиационная промышленность России является одной из наиболее наукоемких и высокотехнологичных отраслей промышленности. Она занимает ведущее место среди оборонных отраслей по объему производства и реализации продукции, стоимости основных фондов предприятий, численности высококвалифицированных кадров.

Мощный научно-технический и производственный потенциал авиационной промышленности создает предпосылки для серьезного экономического подъема России и сохранения за страной статуса ведущей авиационной державы.

Основные усилия авиационной промышленности в 2009 году были направлены на реализацию задач, определенных Стратегией развития авиационной промышленности до 2015 года, федеральными целевыми и государственными программами по развитию отечественного авиастроения в области создания, производства и обеспечения эксплуатации самолетов и вертолетов государственной и гражданской авиации, а также на выполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года №1663-р, которым утверждены «Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 года», где одним из главных направлений является авиационная промышленность.

Главные цели, поставленные Стратегией развития авиационной промышленности, – обеспечение конкурентоспособности продуктов, создаваемых самолетостроительной, вертолетостроительной и двигателестроительной корпорациями на выбранных рыночных сегментах, возвращение России в число лидирующих авиастроительных мировых держав – остаются неизменными, несмотря на финансово-экономический кризис.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года №1663-р конкретизированы задачи отрасли по обеспечению выхода на внешний и внутренний рын-

ки самолетов Ил-96, SSJ-100, Ту-204, Ту-204СМ, Ан-148 и реализации мер по развитию малой авиации. Намечено создание семейства «прорывных продуктов» гражданской авиации, включая SSJ-M, среднемагистральный самолет МС-21, широкофюзеляжный ближнемагистральный самолет, двигатель нового поколения для «прорывных продуктов», предусмотрена реализация проектов создания многофункционального истребителя пятого поколения (ПАК ФА), вертолета нового поколения и семейства военно-транспортных самолетов в интересах обороны и осуществления коммерческой эксплуатации.

Названные гражданские самолеты соответствуют действующим требованиям по экологическим характеристикам (шуму, эмиссии) и экономичности.

Создаваемые истребители 5-го поколения отличаются от предшественников новыми качествами:

- уменьшенная заметность, в особенности в радиолокационном диапазоне;
- улучшенные, по сравнению с существующими самолетами, летно-технические характеристики.

Революционные изменения в 5-м поколении претерпевают бортовые комплексы оборудования. Они строятся на принципе компьютерной интеграции информации, получаемой от бортовых датчиков и от внешних источников. Обработанная информация позволяет синтезировать тактическую обстановку для отображения летчику и формирования оптимальной стратегии использования боевых ресурсов. Создание такой системы предполагалось еще в 1980-е годы, но трудности ее реализации отодвинули окончание работ на полтора десятилетия.

Текущие и перспективные разработки требуют решения серьезнейшей задачи – сохранения, поддержания и развития научно-технического потенциала страны в сфере авиационной науки и технологий и эффективной передачи новых технологий в промышленность.

Российская авиационная промышленность в настоящее время располагает научно-техническим и производственным потенциалом, позволяющим разрабатывать и производить летательные аппараты любой степени сложности. Научно-экспериментальная и испытательная базы ведущих НИИ: ЦАГИ, ГосНИИАС, ЦИАМ, ВИАМ, ЛИИ и др. – обеспечивают исследования в перспективных направлениях, включая создание гиперзвуковых технологий.

В части выпуска гражданской авиационной техники: в 2009 году были изготовлены и поставлены 47 самолетов с учетом самолетов авиации общего назначения и 112 вертолетов.

В 2009 году начато серийное производство в ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» нового регионального самолета Ан-148, пригодного для эксплуатации на аэродромах, не имеющих высококачественных покрытий.

Близятся к завершению сертификационные летные испытания регионального самолета «Сухой Суперджет-100», в январе 2010 года к летным испытаниям подключен четвертый опытный самолет. По окончании испытаний и сертификации самолета и двигателя начнется поставка самолетов заказчикам, которая должна была начаться еще в 2009 году.

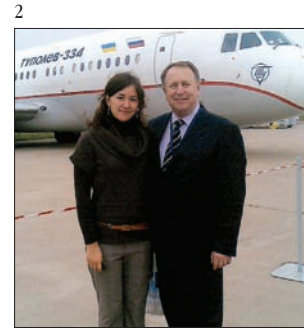
Есть все основания рассчитывать на успех реализации проекта создания нового магистрального самолета МС-21. Он обеспечен основными ресурсами на 2010 год, запланированная ОАО «ОАК» на 2011–2014 годы фаза наиболее масштабных инвестиций позволит обеспечить привлечение необходимых ресурсов на наиболее выгодных условиях. В рамках проекта начата работа по созданию композитного крыла. Эта работа имеет системное значение для всей отрасли. В настоящее время на Иркутском авиационном заводе осуществляется программа технического перевооружения и подготовка площадки для производства этого самолета.

Поставки боевых самолетов для оборонных нужд (в интересах внутреннего рынка) осуществлялись в рамках долгосрочных государственных контрактов, что позволило обеспечить более рациональное планирование и финансирование работ на весь период контракта, организовать запуск партиями в производство образцов вооружения и военной техники и комплектующих изделий к ним.

В 2009 году Минобороны России поставлена большая партия МиГ-29СМТ и МиГ-29УБ. В Липецкий авиацентр ВВС поставлены два новейших фронтовых бомбардировщика Су-34.

Большим достижением российской авиационной промышленности явился состоявшийся в январе 2010 года первый вылет истребителя 5-го поколения – перспективного самолета фронтовой авиации ПАК ФА.

В структуре российского оружейного экспорта в 2009 году авиационная техника обеспечивает около 60% общего объема российского экспорта вооружения и военной техники. Основой экспорта оставались истребители Су-30МК, которых поставлено более 30 единиц (в Индию, Алжир, Малайзию, Индонезию). Начались поставки в Индию палубных самолетов МиГ-29К/КУБ. На уровне 2008 года сохранился объем поставок за рубеж вертолетов марок «Миль» и «Камов».



1. Испытательный полет самолета Sukhoi Superjet 100
2. Директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Владимир Иванович Бабкин

Предусмотрены мероприятия по обеспечению технико-технологического перевооружения производств и обеспечению предприятий финансовыми и кадровыми ресурсами, развитию системы послепродажного обслуживания парка воздушных судов, поддержанию их летной годности и безопасности полетов.

Успешной реализации названных планов и мероприятий будет способствовать внесение изменений и дополнений в нормативные правовые документы, в частности в Федеральную целевую программу «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года», предусматривающие инновационный путь развития авиационной промышленности до 2020 года и направленные на обеспечение увеличения до 10–15% выпуска конкурентоспособных на мировом и внутреннем рынках отечественных воздушных судов.

Инновационная политика Российской Федерации направлена на поддержание и развитие авиационной науки и технологий, способствующих успешному развитию авиационно-космической отрасли России. Это позволит наиболее эффективно обеспечивать потребности Российской Федерации в современных и перспективных авиационно-космических транспортных средствах различного назначения, а также реализовать эффективную передачу передовых технологий по различным направлениям развития промышленности России.

К 2010 году была практически завершена консолидация основных активов авиастроительной отрасли. Созданы ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», двигателестроительный и вертолетостроительный холдинги. В составе ГК «Ростехнологии» сформированы приборостроительная и агрегатостроительная корпорации. Производственные программы корпораций отрасли ориентированы на приоритетные рыночные ниши и согласованы со стратегическими документами потребителей продукции отрасли.

Правительством Российской Федерации в последние годы оказываются беспрецедентные меры государственной поддержки отечественному авиастроению. Общее финансирование из федерального бюджета выросло по отношению к 2004 году в 2008 году более чем в 10 раз, в 2009 году – более чем в 30 раз (с учетом мер антикризисного характера).

Помимо существенного увеличения финансирования по линии долгосрочных программ и инвестиций в уставный капитал ОАО «ОАК» на цели постройки гражданских воздушных судов, Минпромторг России осуществляет финансирование прикладных научных исследований, технологий и разработок для авиатехники военного назначения.

Государство субсидирует проценты по кредитам на техпервооружение предприятий отрасли, на приобретение отечественных воздушных судов, на уплату лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства, оказывает поддержку через инструмент экспортных субсидий и субсидий по предупреждению банкротства стратегических предприятий. Кроме того, с целью финансового оздоровления в условиях кризиса приняты и реализованы решения об увеличении уставного капитала целого ряда предприятий авиационной промышленности. Подготовлен пакет мер финансовой поддержки авиапрома на 2010 год.

Несмотря на последствия мирового финансово-экономического кризиса объемы производства отечественного авиастроения превысили докризисный уровень и даже продолжают некоторый рост; приоритетные проекты отрасли последовательно развиваются практически без внесения серьезных изменений в графики создания и производства.

Все это позволило предприятиям отрасли сосредоточиться на важнейших проектах: «Сухой Суперджет-100», МС-21, истребитель 5-го поколения, Су-35, МиГ-35 в самолетостроении; Ми-38 и Ка-62 в вертолетостроении; SaM-146, ПС-90А2 и перспективный двигатель тягой 9–18 тонн в двигателестроении.

Решение этих задач обеспечит создание отечественной конкурентоспособной авиационной техники нового поколения и сохранение за Россией статуса мирового центра авиационной науки и техники.