

АВИАПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ: ОТКРЫВАЯ НОВУЮ СТРАНИЦУ



Юрий Борисович Слюсарь

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Отечественная авиационная промышленность в 2012 году подошла к черте, которая во многом предопределит ее судьбу в будущие десятилетия. Учитывая, что продукция авиастроения как гражданского, так и военного назначения является одним из основных компонентов системы обороны и безопасности страны, сегодня важно принимать безошибочные решения. Многочисленные критические публикации в СМИ подчеркивают интерес сообщества к судьбе отрасли, и в этой ситуации необходимо честно и объективно говорить о текущем состоянии и выносить на суд общественности перспективные планы.

Что же имеют авиастроители на сегодняшний день? Как правило, оценка работы дается по количеству произведенных воздушных судов гражданского назначения, и здесь показатели все еще далеки от ожидаемых. В 2011 году произведено шесть самолетов Sukhoi Superjet-100, пять Tu-204/Tu-214, шесть Ан-148, один Ил-96 и два Бе-200. В сравнении с предыдущим периодом отмечено сокращение объема реализации на 1,3%.

Однако судить о работе отрасли только по этому показателю совершенно некорректно, потому что на рубеже десятилетий мы подошли к завершению цикла строительства базовых версий самолетов Tu-204 и Ил-96, разработка которых относится еще к 1980-м годам, и приступили к освоению нового поколения лайнеров. В то же время производство военной продукции наращивается год от года. Прирост объемов промышленного производства военной продукции составил 13%, и сформированный Объединенной авиастроительной корпорацией портфель заказов на боевые машины позволяет прогнозировать дальнейшее наращивание продаж. Если 2010 год считать переломным для отрасли, когда было зафиксировано первое повышение темпов роста выпуска продукции, то 2011 год закрепил эту динамику изменений.

Значительно увеличилось в 2011 году производство вертолетов. Холдингом «Вертолеты России» поставлено 265 единиц, что превышает показатели 2010 года. Рост объема производства в вертолетостроении составил 31,6%. Сохраняется положительная динамика в авиадвигателестроении на уровне 6,7%, в авиаприборостроении – 13,8%, в агрегатостроении – 8,7%.

В настоящее время главной целью российской авиационной промышленности является повышение ее глобальной конкурентоспособности и выход на международные рынки, причем как с финальной продукцией, так и с отдельными системами и комплектующими изделиями.

Эта цель в полной мере отвечает приоритетам, озвученным Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации, поскольку авиационная промышленность является отраслью высокотехнологичного сектора экономики, обладающей потенциалом «интеллектуализации» структуры ВВП, развития экспорта продукции машиностроительного комплекса, импортозамещения и отхода страны от сырьевой модели развития. Более конкретно государственные интересы России в области авиационной деятельности, а также вытекающие из них цели и задачи сформулированы в утвержденных Президентом Российской Федерации 1 апреля 2012 года Основах государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года.

Очевидно, что и отраслевые документы, как уже действующие, так и только разрабатываемые, служат цели повышения глобальной конкурентоспособности. В частности, в Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года сформулированы задачи проведения в рамках государственно-частного партнерства четкой и реалистичной продуктовой политики, модернизации производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса. Предусматривается корректировка государственных программ и внепрограммных мероприятий в области авиастроения и внесение в законодательство изменений, снимающих существующие ограничения по реализации выбранного направления развития.

Наконец, нельзя не упомянуть наиболее актуальную на сегодня работу Минпромторга России: разработку государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» на период до 2025 года. В ее рамках будут определены основные направления, цели и приоритеты развития авиационной промышленности. Причем акцент делается не только на самолето- и вертолетостроении, но и на подотраслях: двигателестроении, авиаприборостроении, агрегатостроении и, безусловно, отраслевой науке. Также программа содержит комплекс мероприятий, разработка и реализация которых будут осуществляться на федеральном и региональных уровнях и финансироваться за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

Отдельно стоит обратить внимание на болезненно воспринимаемый многими специалистами вопрос создания национальных исследовательских центров. Наша цель – эффективно использовать средства, направляемые на создание научно-технического задела, расходовать их с учетом системного подхода к определению тематики исследований, назначению приоритетов, использованию располагаемого научного потенциала. Ситуация, когда целеполагание по исследовательским работам осуществляет научное сообщество, приводит к тому, что передовые разработки делаются ради самих разработок, но не приводят к повышению конкурентоспособности нашей промышленности.

В 2012 году предполагается завершить создание федерального государственного бюджетного учреждения «Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского», которое объединит ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «СибНИА, ФГУП «ЦИАМ», ФГУП «ГосНИИАС» и ФКП «ГкНИПАС». При этом речь ни в коей мере не идет о глобальном исходе всего научного сообщества в Жуковский с параллельным разрушением научно-исследовательской и экспериментальной базы, созданной за предыдущие десятилетия. Создание единой точки формирования планов исследований и управление программами не требует столь непопулярных мер.

Сегодня не хотелось бы рассуждать об отдаленных перспективах отрасли с точки зрения продуктового ряда. Наверное, с позиций Минпромторга России не стоит навязывать авиастроителям конкретную размерность воздушных судов и их основные характери-

ки. Принимать такие решения необходимо только по результатам глубоких и всесторонних маркетинговых исследований. Но на ближайших и среднесрочных планах, зафиксированных в Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года», необходимо остановиться подробнее.

Важнейшими инвестиционными проектами сегодня являются создание самолета SSJ-100 с двигателями SaM-146, самолета MC-21 и двигателя ПД-14, вертолетов Ми-38, Ка-62 и перспективного скоростного вертолета. Проекты находятся в разной стадии, к примеру SSJ-100 с двигателем SaM-146 сертифицирован Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета в 2011 году, а в 2012-м завершена международная сертификация по требованиям Европейского агентства по авиационной безопасности. Но мы не должны повторять ошибок прошлого, когда государственная поддержка была направлена на создание сертифицированного, а не коммерчески успешного продукта. Теперь перед Объединенной авиастроительной корпорацией стоит абсолютно новая для отечественной авиапромышленности задача – организация послепродажного обслуживания SSJ-100 на мировом уровне. От этого зависит имидж как всей новой авиационной техники, так и самой корпорации.

По программе создания MC-21 продолжается проектирование, пройден этап макета. На Иркутском авиационном заводе осуществляется программа технического перевооружения и подготовка площадки для производства самолета. Хочу особо подчеркнуть, что впервые нами для MC-21 создается полностью композитное крыло. Хороший прогресс есть и в создании силовой установки этого лайнера, в середине 2012 года запланированы наземные испытания двигателя ПД-14, а его газогенератор уже успешно проходит испытания. Эти проекты продолжают развитие и в текущем году.

По линии Минпромторга России реализуется целый комплекс механизмов поддержки авиационной промышленности, в том числе увеличение уставных капиталов ведущих авиастроительных холдингов страны, финансирование НИОКР, выделение субсидий на возмещение предприятиям авиационной промышленности части лизинговых платежей на техническое перевооружение и собственно перевооружение производственных мощностей в рамках выполнения программы ОПК. Понимая обязательства, взятые Российской Федерацией при вступлении в ВТО, мы проводим трансформацию действующих механизмов. Задачей является сохранение государственной поддержки отрасли на уровне не менее 60 млрд рублей в год.

Результатом этой работы можно считать создание условий, позволяющих завершить комплекс работ по подготовке к испытаниям и запуску в серийное производство новых образцов воздушных судов, которые, в свою очередь, создают предпосылки для устойчивого поступательного развития авиационной отрасли России. Целевые показатели на 2012 год: выпуск 419 воздушных судов, в том числе 118 самолетов для гражданской и государственной авиации и 301 вертолета. В дальнейшем будет наращиваться доля гражданских воздушных судов нового поколения. К примеру, в текущем году на рынок будет поставлено 24 SSJ-100, в 2015-м – не менее 50, планируется выпуск 9 Ту-204 всех модификаций (3 в 2012-м).

Сегодня перед нами стоят амбициозные и высокие цели. Благодаря тому что государство от режима ручного управления, характерного для периода выживания, перешло к долгосрочному планированию и использованию проектно-целевых методов, у отрасли появляется столь необходимая и долгожданная стабильность. Теперь сохраненный потенциал авиастроения, умноженный на государственную поддержку, должен привести к ощутимым результатам, выраженным в росте производства.