

# ДЕПАРТАМЕНТ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ЗАДАЧИ И МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ



Андрей Иванович Богинский

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

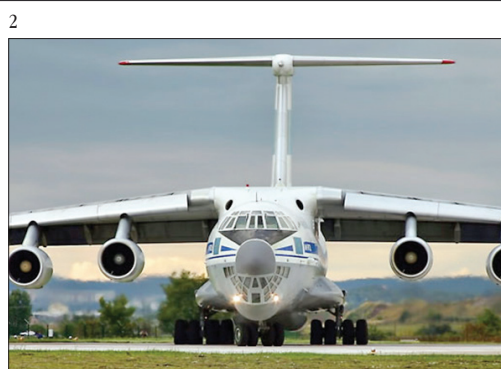
Министерство промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России) является ответственным исполнителем Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» (далее – Госпрограмма), разрабатывает и принимает в пределах своих полномочий, определенных постановлениями Правительства Российской Федерации, нормативные правовые и нормативные акты, регламентирующие функционирование отрасли и необходимые для реализации Госпрограммы.

Управление Госпрограммой осуществляет Департамент авиационной промышленности Минпромторга России (далее – Департамент, ДАП). Ее реализация осуществляется в соответствии с планом, основанным на нормативно-правовом и нормативном регулировании.

В 2012 году был принят ряд федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации, направленных на развитие авиационной промышленности и совершенствование воздушного законодательства.

- 5 марта 2012 года распоряжением Правительства Российской Федерации была утверждена ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса на период 2011–2020 годов». В этой программе определены стратегические направления развития нашей отрасли и предусмотрено выделение значительного объема средств на их реализацию (вся программа – около 3 трлн рублей, отрасль – около 816 млрд рублей, где бюджетные средства – 428 млрд рублей и привлеченные внебюджетные средства – 389 млрд рублей).
- 1 апреля 2012 года Президентом Российской Федерации утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года». В этом документе основной формой государственного регулирования в области авиационной деятельности определен комплексный план

мероприятий по реализации Основ политики РФ на указанный период. В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 17 апреля 2013 года №ВП-П7-2160 Департамент провел совместную работу с МАКом, Минобороны, Минтранс, Минэкономразвития, Минфином, МЧС, Минобрнауки, МВД, ФСБ России по формированию проекта комплексного плана мероприятий по реализации в 2012–2015 годах Основ политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года. Проект комплексного плана мероприятий, согласованный с указанными органами исполнительной власти, был представлен в Правительство Российской Федерации.



1. Истребитель МиГ-35
2. Военно-транспортный самолет Ил-76МД
3. ПАК ФА Т-50
4. ОАО «ВАСО», г. Воронеж
5. В сборочном цехе ОАО «НАПО имени В.П. Чкалова», г. Новосибирск
6. Истребитель-бомбардировщик Су-34

- 7 мая 2012 года Указом Президента Российской Федерации №603 определены планы реализации программ строительства и развития Вооруженных Сил РФ, в соответствии с которыми Департаментом проводится работа по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере государственного оборонного заказа и ценообразования. По гособоронзаказу в 2013 году по долгосрочным контрактам будет поставлено отрасли не менее 200 самолетов и вертолетов (в 2012 году поставлено для Минобороны России 168 самолетов и вертолетов, в том числе 35 авиационных комплексов Су-25С, Су-30СМ, Як-130 и 133 вертолета).
- 16 октября 2012 года постановлением Правительства Российской Федерации №1054 внесены изменения в Положение о Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации. Эти изменения, внесенные в Положение после многолетней



подготовительной работы ДАП, других департаментов Министерства и организаций отрасли, значительно расширили полномочия Министерства, и теперь оно является уполномоченным органом Российской Федерации в области оборонной промышленности в случаях, предусмотренных Воздушным кодексом Российской Федерации. Внесенные изменения упрощают бюрократические процедуры и дают возможность значительно улучшить работу по совершенствованию нормативно-правового и нормативного регулирования деятельности экспериментальной авиации в целях повышения эффективности летных испытаний и безопасности полетов. На основании этих документов директором Департамента авиационной промышленности 16 января 2013 года



утвержден План совершенствования нормативной правовой базы в области деятельности экспериментальной авиации на 2013–2015 годы и на период до 2020 года. На сегодня деятельность экспериментальной авиации регламентируют более 30 федеральных законов, 11 указов Президента Российской Федерации, свыше 50 постановлений Правительства Российской Федерации и более 210 положений министерств и ведомств. В указанном плане заложены решения вопросов по мониторингу действующих нормативных актов и внесению в них изменений, предусмотрена разработка предложений по внесению изменений в воздушное законодательство России для реализации стандартов ИКАО, разработка нормативных документов по созданию и внедрению системы управления безопасностью полетов юридическими лицами – разработчиками и изготовителями авиационной техники с учетом требований ИКАО.



- 22 октября 2012 года Президентом Российской Федерации утвержден перечень поручений, в котором Правительству Российской Федерации поручено совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации сформировать консолидированный государственный заказ на поставку гражданских и транспортных самолетов на период до 2020 года, в том числе модернизированных самолетов типа Ан-2 для местных авиалиний.
- 27 декабря 2012 года Президентом Российской Федерации был подписан Федеральный закон №260 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». При подготовке, разработке и согласовании проекта закона были учтены предложения ДАП.



7. ОАО «Прогресс», г. Арсеньев  
 8. Боевой вертолет Ми-28Н  
 9. Ударный вертолет Ка-52 «Аллигатор»  
 10. ФГУП ГосНИИАС: КПМ-2300  
 11. Истребитель Су-35  
 12. ОАО «КНААПО имени Ю.А. Гагарина»: сборка первого Т-50



Федеральный закон разработан в целях реализации международных стандартов ИКАО по внедрению новой редакции государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, предусматривающей координацию деятельности различных органов государственной власти, а также между юридическими лицами, прежде всего разработчиками и изготовителями авиатехники. Внесенными изменениями в Воздушный кодекс РФ Правительство Российской Федерации наделяется полномочиями по установлению порядка разработки и применения СУБП гражданских воздушных судов, что позволит создать единую правовую основу функционирования эффективной СУБП гражданских воздушных судов.

ДАП организована работа в отрасли и направлено предложение в Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России о проведении скоординированной работы по реализации указанного закона. В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 25 января 2012 года

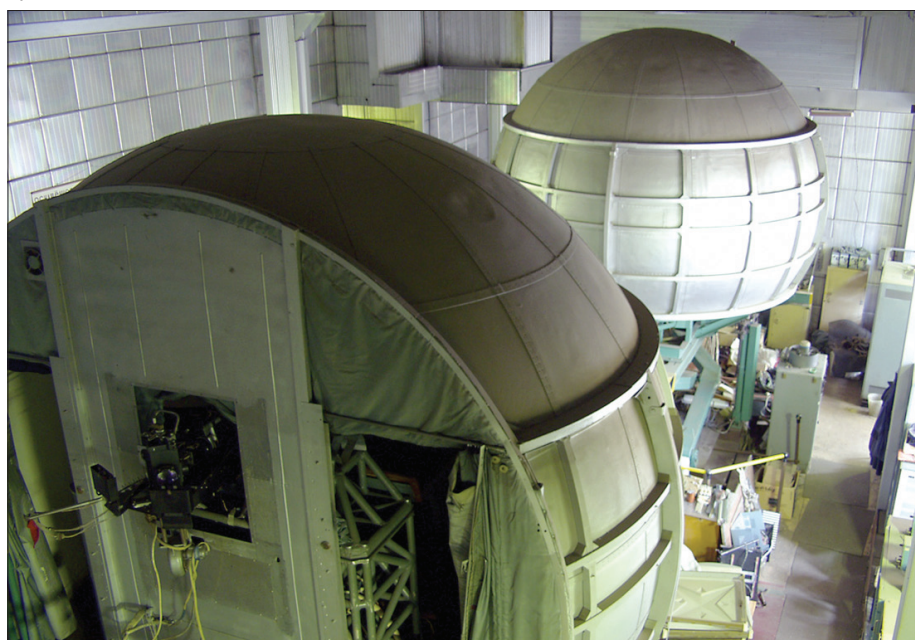


подготовлены и от Минпромторга России направлены в Минтранс России предложения для включения в План подготовки проектов актов Правительства Российской Федерации, обеспечивающих реализацию его поручений, предусмотренных в статье 1 Федерального закона от 25 декабря 2012 года №260.

Я назвал только некоторые правовые акты, принятые в 2012 году Президентом и Правительством Российской Федерации, определяющие приоритеты государственной политики, направленные на укрепление и развитие авиационной промышленности, подготовку которых обеспечивал Департамент. В настоящее время основные усилия наших сотрудников, коллективов интегрированных структур и предприятий отрасли направлены на



10



11



12



реализацию утвержденной 24 декабря 2012 года распоряжением Правительства Российской Федерации Государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» (далее – Госпрограмма).

За последние годы государство очень многое сделало для того, чтобы обеспечить поддержку развития нашей авиационной промышленности.

По сравнению с 2002 годом объем господдержки авиастроения в 2012 году увеличился более чем в 20 раз. Отрасль консолидировалась, появились интегрированные авиационные структуры. Этот процесс шел в соответствии с утвержденными программными документами.

В соответствии с Госпрограммой плановые объемы государственного финансирования развития отрасли достигнут своего максимума в 2017 году и составят рекордную сумму в 166 млрд рублей.

Благодаря принятию Госпрограммы отрасль получила серьезные гарантии своего развития, возможности использовать господдержку для формирования нового техноло-



гического уклада. Постепенное снижение объемов госфинансирования отрасли начиная с 2018 года, предусмотренное Госпрограммой, отражает уверенность в возможности завершения в этот период ранее начатых масштабных проектов разработки и вывода на рынок новых воздушных судов и другой авиационной продукции, а также процессов организационного и технологического перевооружения отрасли.

В рамках Госпрограммы существенным образом адаптированы инструменты поддержки авиастроения к условиям ВТО. Во-первых, увеличены не запрещенные правилами ВТО объемы финансирования научных исследований и поддержки наших военных программ. Во-вторых, скорректированы действующие у нас механизмы поддержки продаж

13



15



14



13, 15. Совместный полет пилотажных групп «Русские витязи» (истребители Су-27) и «Стрижи» (истребители МиГ-29)

14. Сборка самолетов в ЗАО «Авиастар-СП»

(субсидирование лизинга, субсидии по кредитам на производство экспортной продукции, субсидии по кредитам на технологическое перевооружение). И, в-третьих, запланированы средства по новым механизмам, которые еще только предстоит разработать, но которые позволят обеспечить адекватные стартовые условия нашим разработчикам и производителям авиационной техники. Это:

- предоставление государственных гарантий остаточной стоимости отечественных воздушных судов;
- субсидирование первичных продаж;
- возвратное бюджетное финансирование.

Целью принятой государственной программы является создание конкурентоспособной авиационной промышленности, что обеспечит постепенный рост доли гражданской российской техники на мировом рынке при сохранении позиции в военном сегменте.



Для достижения поставленной цели необходимо решить четыре ключевые задачи.

Во-первых, мы должны сформировать организационные условия для эффективного развития отрасли. Отечественные предприятия должны стать компаниями мирового уровня.

Необходимо повысить эффективность корпоративного управления и завершить реструктуризацию активов в отрасли. Для обеспечения развития рынка авиационной техники необходимо сформировать эффективную систему послепродажного обслуживания, развивать систему поставщиков и корпоративные научные центры.

Вторая задача – формирование конкурентоспособной продуктовой линейки и обеспечение серийного выпуска авиационной техники. В соответствии с заявленными принципа-



16



17



18



16. Учебно-боевой Як-130

17. Кабина ударного вертолета Ка-52

18. Государственный научный центр  
ФГУП «ЦАГИ имени профессора  
Н.Е. Жуковского». Аэродинамическая  
труба Т-128

ми реализации программы государственная поддержка будет сфокусирована на нескольких ключевых проектах. В первую очередь это самолет МС-21 и многоцелевой самолет фронтовой авиации пятого поколения. Ведутся работы по созданию перспективного скоростного и легкого вертолета. Также разрабатывается новая интегрированная модульная авионика и перспективные агрегаты в рамках проекта «Полностью электрический самолет».

Третьей задачей Госпрограммы является создание современной научно-технической и производственно-технологической базы. Также предусматривается создание единой структуры, координирующей все научные работы.

Ключевые проблемы, с которыми сталкиваются ведущие российские и мировые производители авиационной техники и решение которых в значительной степени будет определять вектор дальнейшего развития отрасли, – это прежде всего:

- переход на композиционные материалы;
- создание нового поколения авиационных двигателей.

Помимо этого, важнейшим направлением развития российского и мирового авиастроения является совершенствование систем управления летательными аппаратами. В качестве ключевых направлений развития этих систем ведущие российские и иностранные специалисты в настоящее время выделяют:

- внедрение систем искусственного интеллекта в систему управления ЛА;
- создание «полностью электрического» самолета (ПЭС);
- переход к новой системе управления и организации воздушного движения.

Промышленность будет принимать активное участие в постановке задач для науки и приемке результатов, существенно расширится круг потенциальных исполнителей научных работ. Важной задачей будет проведение независимой экспертизы на всех стадиях создания авиационной техники, включая ее сопоставление с мировым уровнем.

Четвертой, но не последней по важности задачей является обеспечение доступа предприятий отрасли к рынку капитала, привлечение финансовых ресурсов на условиях, сопоставимых с конкурентами, и эффективная система поддержки продаж авиационной техники.

Все эти направления невозможно поднять без новых поколений инженеров, ученых, конструкторов. Перед российской авиационной промышленностью стоит сложнейшая задача – преодолеть имеющееся отставание в уровне технологий, сформировать новое поколение специалистов мирового уровня в области разработки, проектирования, испытаний, поддержки заказчика, обслуживания и ремонта, маркетинга и продаж. С учетом сложившейся обстановки авиационные вузы страны принимают энергичные меры по приведению содержания и качества подготовки специалистов в соответствие с требованиями авиационной промышленности, долгосрочных программ развития гражданской и военной авиации, утвержденных Правительством Российской Федерации. В этой работе авиационные вузы ориентируются на тесное взаимодействие с научными, проектно-конструкторскими и производственными предприятиями отрасли.

На первом этапе реализации Госпрограммы основным источником финансирования мероприятий будут бюджетные средства. Начиная с 2020 года предполагается, что основным источником ресурсов в отрасли станут инвестиции компаний. Государственные средства будут направляться на формирование научно-технического задела, техническое перевооружение и поддержку продаж. То есть мы перейдем на лучшие международные практики государственной поддержки отрасли.

Авиастроение – динамичная отрасль, поэтому Госпрограмма является не догмой, а «гибким» документом, который будет регулярно уточняться, корректироваться и развиваться. Жизнь постоянно вносит свои коррективы в ранее намеченные планы. Уже сейчас в установленном порядке решается вопрос о формировании консолидированного государственного заказа на гражданскую авиационную технику, закупке до 2025 года 133 отечественных гражданских самолетов для нужд различных государственных структур и включения этой работы в Госпрограмму. Аналогичная работа проводится в отношении вертолетов.

В результате выполнения Госпрограммы в отрасли произойдут не только количественные, но и качественные изменения: в 3,5 раза увеличится выручка предприятий отрасли, в 9 раз вырастет производительность труда, изменится структура производства и увеличится доля российских компаний на мировом рынке. Будет обеспечена база для возвращения России статуса великой авиационной державы, задающей вектор развития мирового авиастроения.

Учитывая растущую роль авиации в обеспечении обороноспособности и социально-экономическом развитии страны, достижение целей, намеченных Госпрограммой, можно считать общенациональной задачей.