Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» – общественное объединение, созданное в целях разработки и внедрения инновационных технологий, направленных на кардинальное повышение авиационной мобильности населения и экономики Российской Федерации.

Технологическая платформа

«Авиационная мобильность и авиационные технологии»

Международный авиационно-космический салон
«МАКС-2013»

Результаты 1-го этапа создания и функционирования.

Текущая деятельность и основные направления дальнейшего развития.

Август 2013 г.

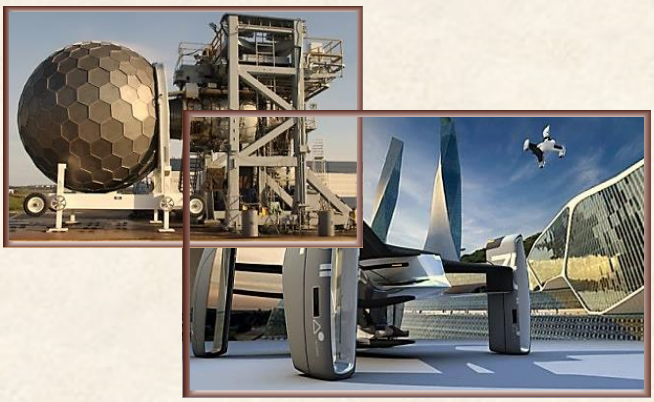
Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии»
Результаты 1-го этапа создания и функционирования.
О деятельности Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии» в 2012 году и планах на 2013 год
Ким А.А., Председатель Правления Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии»
Май 2013 г.
Предложения по организации управления и финансированию НИР
В РАМКАХ ФОРМИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА РАЗВИТИЯ НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ В АВИАСТРОЕНИИ
г. Москва, 2012 г.
Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии»
Методология формирования Стратегической программы исследований и разработок. Прогноз развития рынков. Участие Технологической платформы в формировании и поддержке перспективных проектов и НИОКР
Всероссийская программа «Развитие авиационной промышленности»
ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ УПРАВЛЕНИЯ СОЗДАНИЕМ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЗАДЕЛА В СФЕРЕ АВИАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
О деятельности Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии» в 2012 году и планах на 2013 год
Ким А.А., Председатель Правления Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии»
Апрель 2013 г.
Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии»
23 апреля 2013 г. г. Москва
Методология формирования Стратегической программы исследований и разработок. Прогноз развития рынков. Участие Технологической платформы в формировании и поддержке перспективных проектов и НИОКР

Создание Технологической платформы

Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» была создана в ноябре 2010 года.

Инициаторами создания Технологической платформы выступили ведущие организации авиационной промышленности, воздушного транспорта и образовательной сферы – ФГУП «Центральный аэрогидродинамический институт им. проф. Н.Е. Жуковского», ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», Государственная корпорация «Ростехнологии», ФГУП «ЦИАМ» им. П.И. Баранова, ФГУП «ГосНИИАС», ФГУП «ГосНИИ ГА», ОАО «Аэрофлот», ГрК «Волга-Днепр», Московский авиационный институт.

В настоящее время участниками Технологической платформы являются 60 предприятий и организаций (научно-исследовательские институты, производственные и конструкторские организации, авиакомпании, аэропорты, высшие учебные заведения, консультационные и инжиниринговые компании), представляющие практически все авиационные регионы страны.



Стратегической целью Технологической платформы является создание технологического базиса, включающего совокупность «прорывных» технологий радикального улучшения показателей мобильности населения в России, увеличения объема грузоперевозок и иных авиационных работ для различных отраслей экономики.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Основные направления деятельности Технологической платформы:

- Содействие развитию коммуникации и взаимодействия участников рынка (проведение тематических мероприятий, слушаний, обсуждений, выработка предложений и рекомендаций);

- Экспертная деятельность (рассмотрение предложений по тематикам работ и результатов их выполнения в рамках взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, институтами развития, частными инвесторами, в том числе при реализации соответствующих программ и проектов);
- Формирование и реализация совместных проектов участников Технологической платформы (разработка Стратегической программы исследований и разработок, формирование комплексных проектов, управление и мониторинг реализации проектов, привлечение финансирования и софинансирования);
- Подготовка предложений и участие в формировании нормативно-правовой базы в области развития авиастроения и авиационной деятельности в Российской Федерации;
- Содействие в подготовке и развитии научных и инженерно-технических кадров организаций - участников Технологической платформы.

Целевые области разработки и развития технологий:

- Технологии, обеспечивающие создание воздушных судов различного класса и назначения;
- Технологии, обеспечивающие развитие системы управления воздушным движением (системы организации воздушного движения);
- Технологии, обеспечивающие развитие наземной авиационной инфраструктуры (аэродромы и аэропорты).

Деятельность Технологической платформы затрагивает следующие **секторы экономики:**

- авиационная промышленность (организации авиационной науки, разработчики и производители авиационной техники и комплектующих);
- воздушный транспорт (авиакомпании, система организации и управления воздушным движением, аэродромная и аэропортовая инфраструктура)
- приборостроение и радиоэлектронная промышленность;
- производство новых материалов;
- промышленное строительство;
- транспорт общего использования;
- энергетика и ресурсосбережение;
- телекоммуникации и связь.

Организационная структура Технологической платформы

Органы управления:

Наблюдательный совет (16 человек) образован для координации деятельности платформы.

Председатель Наблюдательного совета – Генеральный директор ФГУП «ЦАГИ» Б.С. Алёшин

1. Б.С. Алёшин (Генеральный директор ФГУП «ЦАГИ», Председатель Наблюдательного совета)
2. С.Ю. Желтов (Генеральный директор ФГУП «ГосНИИАС»)
3. В.И. Бабкин (Генеральный директор ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова»)
4. В.С. Шапкин (Генеральный директор ФГУП «ГосНИИ ГА»)
5. В.Г. Савельев (Генеральный директор ОАО «Аэрофлот»)
6. Д.В. Мантуров (Министр промышленности и торговли Российской Федерации)
7. А.Н. Клепач (Заместитель Министра экономического развития Российской Федерации)
8. А.К. Пономарев (Заместитель Министра образования и науки Российской Федерации)
9. В.М. Окулов (Заместитель Министра транспорта Российской Федерации)
10. А.И. Исайкин (Президент Группы компаний «Волга-Днепр»)
11. М.А. Погосян (Президент ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация»)
12. С.В. Чемезов (Генеральный директор ГК «Ростехнологии»)
13. Д.Ю. Леликов (Генеральный директор ОАО «ОПК «ОБОРОНПРОМ»)
14. А.Н. Геращенко (Ректор МАИ)
15. Е.Н. Каблов (Генеральный директор ФГУП «ВИАМ»)
16. В.В. Меньщиков (Генеральный директор ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей»)

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Правление (26 человек) является органом оперативного управления.

Председатель Правления – Генеральный директор ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ», советник Генерального директора ФГУП «ЦАГИ» А.А. Ким

1. А.А. Ким (Генеральный директор ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ», советник Генерального директора ФГУП «ЦАГИ», Председатель Правления)
2. А.М. Жеребин (Заместитель Генерального директора по НИОКР ФГУП «ГосНИИАС»)
3. В.М. Гусев (Первый заместитель Генерального директора ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова»)
4. Т.А. Нуруллаев (Старший научный сотрудник ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова»)
5. О.Ю. Страдомский (Заместитель Генерального директора ФГУП «ГосНИИ ГА»)
6. И.А. Самойлов (Заместитель Директора авиационного сертификационного центра ФГУП «ГосНИИ ГА»)
7. А.А. Полозов-Яблонский (Советник Генерального директора по инновационному развитию ОАО «Аэрофлот»)
8. И.В. Богуславский (Советник Департамента авиационной промышленности Минпромторга России)
9. Д.Н. Обшаров (Директор Департамента маркетинга и стратегического управления Группы компаний «Волга-Днепр»)
10. Л.Н. Пономарева (Заместитель директора по проектному управлению Группы компаний «Волга-Днепр»)
11. Л.Н. Комм (Вице-президент по управлению программами и разработками ОАО «ОАК»)
12. Ю.М. Тарасов (Директор Технологического центра ОАО «ОАК»)
13. В.А. Каргопольцев (Директор Научно-технического центра ОАО «ОАК»)
14. Ю.Н. Коптев (Председатель Научно-технического совета ГК «Ростехнологии»)
15. В.П. Кутахов (Начальник Службы по активам авиационного комплекса ГК «Ростехнологии»)
16. А.С. Тутушкин (Начальник Службы инноваций ГК «Ростехнологии»)
17. А.А. Рыбин (Генеральный директор ОАО «Концерн «Авиационное оборудование»)
18. В.П. Лапотько (Заместитель Управляющего директора по государственным программам и инновационному развитию ОАО «УК «ОДК»)
19. В.С. Макарейкин (Директор по стратегическому планированию и государственным программам ОАО «Вертолеты России»)
20. А.В. Ефремов (Декан факультета «Авиационная техника» МАИ)
21. А.Н. Черных (Заместитель Генерального директора по стратегии, инновациям и развитию ОАО «Концерн «Авиаприборостроение»)
22. В.В. Антипов (Заместитель Генерального директора ФГУП «ВИАМ»)
23. С.К. Колпаков (Генеральный директор ОАО «МАЦ»)
24. В.В. Соломенцев (Заместитель Генерального директора ОАО «НТЦ «Промтехаэро» ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей»)
25. С.А. Безруков (Министр промышленности и технологий Самарской области)
26. К.И. Сыпало (Начальник комплекса перспективного развития ФГУП «ЦАГИ», секретарь Правления)

Состав экспертных, консультационных и рабочих органов платформы:

В рамках Технологической платформы сформировано экспертное сообщество в составе 201 эксперта, в том числе 113 чел. – от промышленности, 83 чел. – от науки (включая вузы и институты РАН), 5 чел. – от прочих организаций (список – открытый, могут вноситься изменения и дополнения).

Функции **организации - координатора** Технологической платформы в настоящее время выполняет ФГУП «ЦАГИ» (**секретариат** – в составе 3 чел.).

Секретарь Правления – Начальник комплекса перспективного развития ФГУП «ЦАГИ» К.И. Сыпало

В настоящее время принято решение об образовании на базе Технологической платформы **некоммерческого партнерства.**

Тематические мероприятия

В рамках деятельности Технологической платформы регулярно проводятся тематические мероприятия, посвященные наиболее актуальным вопросам (проблемам) развития авиастроения и авиационной деятельности в Российской Федерации и в мире.

В течение 2012-2013 гг. наиболее значимыми темами, рассмотренными на Технологической платформе, стали:

- формирование Национального плана развития науки и технологий в авиастроении на период до 2030 года (31.05.2012 г., 04.07.2013 г.);
- анализ и экспертиза предложений по созданию научно-технического задела ведущих научно-исследовательских организаций авиационной промышленности («ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова», ФГУП «ГосНИИАС», ФГУП «ВИАМ», ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина»; 14.06.2012 г., 28.06.2012 г., 02.08.2012 г., 03.08.2012 г., 09.08.2012 г., 18.09.2012 г.);
- анализ и экспертиза проектов в области развития малой и региональной авиации, дирижаблестроения (08.06.2013 г., 30.08.2012 г., 06.09.2012 г.);
- анализ и экспертиза направлений перспективных исследований и разработок в области вертолетостроения (20.09.2012 г.);
- рассмотрение вопросов прогнозирования развития российского и мирового рынков коммерческих пассажирских самолетов, транспортных самолетов, вертолетов, малой авиации на период до 2030 года (23.04.2013 г.);
- рассмотрение вопросов применения композиционных материалов в вертолетной авиационной технике (круглый стол в рамках Международной выставки вертолетной индустрии «HeliRussia-2013»; 17.05.2013 г.);
- рассмотрение вопросов оценки конкурентоспособности перспективной авиационной техники (коммерческие пассажирские самолеты, вертолеты, малая авиация, методологические подходы; 03.07.2013 г.);
- рассмотрение вопросов прогнозирования (форсайта) развития науки и технологий в авиастроении на период до 2030 года и на дальнейшую перспективу (01.06.2012 г., 09.07.2013 г.).

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Основные мероприятия и результаты деятельности Технологической платформы в 2012-2013гг.

№ п/п	Наименование мероприятия	Основное содержание и достигнутые результаты	Сроки проведения
1.	Участие в формировании Национального плана развития науки и технологий в авиастроении	▪ Подготовлены и рассмотрены предложения по методологии формирования Национального плана развития науки и технологий в авиастроении ▪ Рассмотрен проект форсайта (прогноза) развития науки и технологий в авиастроении на период до 2030 года	2012 - 2013 гг.
2.	Формирование Стратегической программы исследований и разработок	▪ Проведены 12 слушаний по рассмотрению предложений по тематикам работ и проектам в области гражданского авиастроения, малой авиации и дирижаблестроения ▪ Рассмотрены 144 предложения по тематикам работ и 22 проекта по созданию и внедрению новых технологий ▪ Получено 530 экспертных заключений	Май - сентябрь 2012 г.
3.	Формирование экспертного сообщества	▪ По состоянию на 20.08.2013 г. общее количество экспертов – 201 чел., в т.ч.: ▪ от промышленности – 113 чел. ▪ от науки – 83 чел. ▪ от прочих организаций – 5 чел.	2012 - 2013 гг.
4.	Участие в разработке и согласовании Государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 гг.»	▪ Участие в разработке Подпрограммы 7 «Авиационная наука и технологии» ▪ Участие в согласовании Программы (Минпромторг России, Минэкономразвития России, Открытое Правительство, Ассоциация инновационных регионов) ▪ Программа утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 24.12.2012 г. № 2509-р	Май - декабрь 2012 г.
5.	Рассмотрение проекта новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года	▪ Рассмотрен проект новой редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, разработанный Министерством транспорта Российской Федерации ▪ Подготовлены предложения по корректировке проекта Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года	5 марта 2013 г.
6.	Рассмотрение проектов ФЦП «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014-2020 годы» и «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2014-2020 годы», разработанных Минобрнауки России	▪ Рассмотрены проекты федеральных целевых программ «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014-2020 годы» и «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2014-2020 годы», разработанных Министерством образования и науки Российской Федерации ▪ В обсуждении проектов программ приняли участие Генеральный директор ФГБНУ «Дирекция научно-технических программ» А.Н. Петров и Первый заместитель Генерального директора ОАО «МАЦ» А.Л. Даниленко	28 марта 2013 г.
7.	Рассмотрение прогноза развития рынков в сфере деятельности Технологической платформы	▪ Прогноз развития мирового рынка пассажирских авиаперевозок и спроса на коммерческие пассажирские самолеты на период до 2030 года ▪ Оценка спроса на транспортные самолеты на основе прогноза развития мирового рынка грузовых авиаперевозок ▪ Прогноз развития рынка магистральных, региональных и местных авиаперевозок в Российской Федерации на период до 2030 года и оценка спроса на воздушные суда соответствующей размерности ▪ Прогноз мирового и российского рынка вертолетов ▪ Требования к тактико-техническим характеристикам перспективных самолетов малой авиации	23 апреля 2013 г.
8.	Круглый стол «Применение композиционных материалов в винтокрылой авиационной технике» (совместно с ОАО «Вертолеты России» в рамках Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2013)	▪ Применение композиционных материалов в элементах конструкции и двигателях винтокрылых летательных аппаратов ▪ Технологии производства композиционных материалов и конструкций для применения в элементах конструкции и двигателях винтокрылых летательных аппаратов ▪ Технологии ремонта летательных аппаратов, производимых с использованием композиционных материалов ▪ Вопросы сертификации летательных аппаратов и их элементов, производимых с использованием композиционных материалов	17 мая 2013 г.
9.	Рассмотрение вопросов оценки конкурентоспособности авиационной техники российского производства	▪ Методика оценки конкурентоспособности авиационной техники при прогнозировании поставок авиационной техники на рынок авиаперевозок ▪ Основные подходы к оценке конкурентоспособности российской авиационной техники гражданского назначения ▪ Оценка конкурентоспособности пассажирских самолетов ▪ Вопросы конкурентоспособности отечественных вертолетов	3 июля 2013 г.
10.	Рассмотрение прогноза (форсайта) развития науки и технологий в сфере деятельности Технологической платформы	▪ О деятельности Межведомственной комиссии по технологическому прогнозированию президиума Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России ▪ Авиационная промышленность как объект Форсайта: предложения по методологии исследования ▪ Форсайт (прогноз) развития авиационной науки и технологий на период до 2030 года и на дальнейшую перспективу	9 июля 2013 г.
11.	Об организации взаимодействия между ТП «Авиационная мобильность и авиационные технологии» и авиационно-космическим кластером «Pôle Pégase» (Франция)	▪ Основные направления деятельности Кластера «Pôle Pégase» и ТП «Авиационная мобильность и авиационные технологии» ▪ Обсуждение возможностей и подходов к организации взаимодействия между ТП «Авиационная мобильность и авиационные технологии» и Кластером «Pôle Pégase»	11 июля 2013 г.

Мероприятия Технологической платформы, планируемые в 2013 году

№ п/п	Наименование мероприятия	Дата проведения
1.	О формировании предложений по участию Технологической платформы в реализации ФЦП «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014-2020 годы»	22 августа 2013 г.
2.	Участие в Международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2013»	Август 2013 г.
3.	О проектах (предложениях) авиационных вузов на проведение НИОКР	Сентябрь 2013 г.
4.	О предложениях (проектах) по развитию инновационных территориальных кластеров	Сентябрь 2013 г.
5.	О проекте Национального плана развития науки и технологий в авиастроении на период до 2030 года	Сентябрь - октябрь 2013 г.
6.	Доклад на заседании Межведомственной комиссии по технологическому развитию президиума Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России	Сентябрь 2013 г.
7.	О проектах (предложениях) на проведение НИОКР ОАО «Управляющая компания «Объединенная двигателестроительная корпорация»	Октябрь 2013 г.
8.	Общее собрание учредителей Некоммерческого партнерства «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии»	по согласованию с организациями - учредителями
9.	Семинар по проектированию в области авиастроения	Ноябрь 2013 г.
10.	О развитии рынков авиации общего назначения в Российской Федерации	Ноябрь 2013 г.
11.	Об организации взаимодействия с авиационно-космическим кластером «Pôle Pégase» (Франция)	Ноябрь 2013 г.
12.	О результатах деятельности Технологической платформы в 2013 году и планах на 2014 год	Декабрь 2013 г.

Аналитическую поддержку деятельности Технологической платформы осуществляют
ОАО «Межведомственный аналитический центр» (Генеральный директор – С.А. Колпаков)
и ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ» (Генеральный директор – А.А. Ким)

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Организации - участники платформы

Ведущие научные и образовательные организации, предприятия:

1) ФГУП «Центральный аэрогидродинамический институт им. проф. Н.Е. Жуковского» (организация - координатор Технологической платформы)
2) ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт авиационных систем»
3) ФГУП «Центральный институт авиационного моторостроения им. П.И. Баранова»
4) ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации»
5) ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов»
6) ФГУП «Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина»
7) ФГУП «Научно-исследовательский институт стандартизации и унификации»
8) ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект»
9) ОАО «Научно-исследовательский институт физических измерений»
10) ОАО «Московский институт электромеханики и автоматики»
11) Институт теоретической и прикладной механики им. С.А. Христиановича СО РАН
12) Институт системного программирования РАН
13) ОАО «НТЦ промышленных технологий и аэронавигационных систем»
14) ФГУП «Государственный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский институт химических реактивов»
15) ОАО «Научно-исследовательский институт авиационного оборудования»
16) ФГУП «Ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский физико-химический институт имени Л.Я. Карпова»
17) ФГБОУ ВПО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)»
18) ФГБОУ ВПО «Новосибирский государственный технический университет»
19) ФГАОУ ВПО «Дальневосточный федеральный университет»
20) ГОУ ВПО «Ульяновский государственный технический университет»
21) ФГАОУ ВПО «Южный федеральный университет»
22) ГОУ ВПО «Омский государственный технический университет»
23) ФГБОУ ВПО «Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана»
24) ФГБОУ ВПО «Самарский государственный технический университет»
25) ФГБОУ ВПО «Московский физико-технический институт (государственный университет)»
26) ФГБОУ ВПО «МАТИ – Российский государственный технологический университет имени К.Э. Циолковского»
27) ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики»
28) ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского
29) ФГБОУ ВПО «Томский Государственный архитектурно-строительный университет»
30) ФГБОУ ВПО «Московский государственный технический университет гражданской авиации»
31) ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева»
32) Государственная корпорация «Ростехнологии»
33) ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация»
34) ОАО «Корпорация «Иркут»
35) ОАО «ОПК «ОБОРОНПРОМ»
36) ОАО «Управляющая компания «Объединенная двигателестроительная корпорация»
37) ОАО «Вертолеты России»
38) ОАО «Концерн ПВО «Алмаз – Антей»
39) ОАО «Концерн «Авиаприборостроение»
40) ОАО «Концерн «Авионика»
41) ОАО «Туполев»
42) ОАО «Долгопрудненское конструкторское бюро автоматики»
43) ОАО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро»
44) ОАО «Кузнецов»
45) ОАО «НПО «Сатурн»
46) ОАО «Авиадвигатель»
47) Иркутский авиационный завод
48) ОАО «Авиакор – авиационный завод»
49) ЗАО «ЛАЗЕКС»
50) ОАО «Авиаремонт»
51) ОАО «Уфимское моторостроительное производственное объединение»
52) ОАО «Аэрофлот»
53) Группа компаний «Волга-Днепр»
54) ОАО «Аэропорт Кольцово»
55) Министерство промышленности и технологий Самарской области
56) ОАО ФПГ «Росавиаконсорциум»
57) ОАО «Межведомственный аналитический центр»
58) ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ»
59) Инновационное научно-технологическое некоммерческое партнерство «Технопарк авиационных технологий»
60) ЗАО «НТЦ «Комплексные модели»

Основные направления прорывных исследований и разработок, рассматриваемые в рамках деятельности ТП «Авиационная мобильность и авиационные технологии»

1) Создание двигателей нового поколения для магистральных самолетов, вертолетов, малой и легкой авиации, в т.ч. использующих альтернативные виды топлива, поиск новых способов осуществления движения в воздухе и повышения эффективности авиационных энергетических установок;

2) Совершенствование и разработка новых методов управления летательными аппаратами и организации воздушного движения;
3) Повышение эффективности функционирования бортовых систем и агрегатов летательных аппаратов, расширение использования электрической энергии в бортовых системах и оборудовании;
4) Внедрение новых производственных технологий, направленных на повышение эффективности функционирования предприятий и организаций авиационной промышленности, обеспечение конкурентоспособности производимой ими продукции (включая создание новых видов продукции и услуг), а также замещение иностранных производителей в программах производства перспективных российских самолетов, вертолетов, малой и легкой авиации;
5) Расширение применения композиционных и других современных материалов с улучшенными конструктивными и эксплуатационными свойствами в планере и двигателях летательных аппаратов, разработка новых авиационных материалов и технологий их производства;
6) Разработка летательных аппаратов легкой и малой авиации, включая технологии их производства и эксплуатации; содействие развитию авиации общего назначения, малой и региональной авиации – с целью обеспечения авиационной мобильности населения и доступности авиационных перевозок в Российской Федерации.

В рамках деятельности Технологической платформы предложены к формированию следующие комплексные проблемно-ориентированные проекты (Протокол заседания Правления от 21.03.2011 г.):

1. «Местная и региональная авиация» (инициатор – ФГУП «ЦАГИ»)

Основное содержание проекта – разработка технологий обеспечения доступности местного авиасообщения для населения, включая создание нового поколения воздушных судов для местных воздушных линий, развитие малой авиации, гидроавиации, воссоздание на новой технологической базе авиатранспортной инфраструктуры местных воздушных линий, формирование социальных стандартов авиатранспортного обеспечения в удаленных регионах.

2. «Магистральная авиация (Самолет-2020)» (инициатор – ОАО «ОАК»)

Основное содержание проекта – разработка технологий, направленных на создание нового поколения конкурентоспособных пассажирских самолетов и двигателей для них, а также перспективной инфраструктуры обеспечения их эксплуатации.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

3. **«Вертолетная техника (Вертолет-2020)»** (инициатор – ОАО «Вертолеты России»)

   Основное содержание проекта – разработка технологий, направленных на создание нового поколения конкурентоспособной вертолетной и винтокрылой техники, двигателей для нее, а также перспективной инфраструктуры обеспечения их эксплуатации.

4. **«Перспективная грузовая воздушно-транспортная система»** (инициатор – ГрК «Волга-Днепр»)

   Развитие грузовых авиационных технологий, включая создание грузовых аэропортов-хабов, систем транспортировки крупногабаритных и тяжеловесных грузов при реализации крупных инфраструктурных проектов, в том числе на основе нетрадиционных схем летательных аппаратов (аэростатических, экранолетов и др.).

5. **«Эффективные авиаперевозки»** (инициатор – ОАО «Аэрофлот»)

   Основное содержание проекта – развитие перевозочных технологий, направленных на снижение себестоимости и повышение качества услуг воздушного транспорта, наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы ОрВД и обеспечение комплексной авиационной безопасности.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Результаты аналитической работы

Результаты мероприятий, проведенных в рамках деятельности Технологической платформы, позволили выявить **наиболее важные (проблемные) вопросы** развития отрасли, а также сформировать предложения по совершенствованию системы регулирования, включая повышение эффективности взаимодействия научных организаций, промышленных компаний и эксплуатантов авиационной техники.

Одной из наиболее сложных и актуальных задач современного этапа развития российского авиастроения является повышение эффективности мер государственной поддержки развития отрасли. Во-многом, благодаря серьезным усилиям, предпринятым государством, отечественная авиационная промышленность получила возможность кардинальным образом увеличить свои финансовые ресурсы, направляемые как на проведение перспективных НИОКР, так и на разработку и реализацию перспективных авиастроительных программ (проектов). Однако, эффективность и, самое главное, результативность деятельности предприятий и организаций национального авиастроения пока находится на достаточно низком уровне.

В рамках деятельности Технологической платформы рассматриваются следующие основные направления, способные обеспечить повышение эффективности функционирования отрасли и оптимизацию расходования государственных ресурсов:

- кардинальное повышение эффективности работ по созданию научно-технического задела (четкое формулирование целей и задач создания НТЗ; распределение работ по созданию НТЗ на работы, направленные на создание новых технологий, и работ, обеспечивающих развитие базовых компетенций авиационной науки; создание института независимой экспертизы при планировании и оценке результатов выполненных работ);

- внедрение системы оценки уровней готовности технологий и уровня конкурентоспособности авиационной техники на всех этапах проведения НИОКР и разработки (реализации) продуктовых программ (проектов);
- расширение круга потенциальных участников проведения научных исследований и разработки перспективных технологий, привлечение к выполнению работ, наряду с ведущими отраслевыми научными центрами, вузов, институтов академии наук, корпоративных исследовательских центров, предприятий малого и среднего бизнеса, инжиниринговых и внедренческих компаний;
- обеспечение межотраслевой интеграции проводимых исследований и разрабатываемых технологий, прежде всего, работ и проектов, выполняемых в рамках программ развития авиационной промышленности, с программами развития воздушного транспорта, включая систему управления воздушным движением, аэропортовую и аэродромную инфраструктуру, а также с программами проведения исследований и разрабатываемыми технологиями в смежных отраслях и работами межотраслевой направленности;

- поддержка и максимальная концентрация ресурсов на уже начатых (запущенных) авиастроительных программах (проектах), обеспечение поставок российских ВС на внутренний рынок (для государственных и коммерческих эксплуатантов);
- создание эффективной системы технического обслуживания и послепродажной поддержки российской авиационной техники.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Основными **государственными и федеральными целевыми программами**, входящими в сферу деятельности Технологической платформы, являются:

- Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы» (ответственный исполнитель – Министерство промышленности и торговли Российской Федерации);
- Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года» (государственный заказчик - координатор – Министерство промышленности и торговли Российской Федерации);
- Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (ответственный исполнитель – Министерство транспорта Российской Федерации);
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» (государственный заказчик - координатор – Министерство транспорта Российской Федерации);
- Федеральная целевая программа «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 – 2020 годы)» (государственный заказчик - координатор – Министерство транспорта Российской Федерации);
- Государственная программа Российской Федерации «Развитие науки и технологий» и входящие в ее состав федеральные целевые программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014 - 2020 годы» и «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России на 2014 - 2020 годы (ответственный исполнитель и государственный заказчик - координатор – Министерство образования и науки Российской Федерации).

Учитывая специфику развития российского авиастроения на современном этапе (недостаточность собственных средств у разработчиков и производителей авиационной техники, зависимость реализации текущих и перспективных программ от государственного финансирования, преобладающая доля государства в уставных капиталах основных компаний), Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» придает повышенное значение сотрудничеству и организации взаимодействия с компаниями с государственным участием, в том числе в рамках реализации соответствующих программ инновационного развития.

Основными партнерами Технологической платформы являются ведущие отраслевые интегрированные (холдинговые) структуры:

- ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация»;

специализированные холдинговые компании, входящие в состав ГК «Ростехнологии»:

- ОАО «Вертолеты России»;
- ОАО «Управляющая компания «Объединенная двигателестроительная корпорация»;
- ОАО «Концерн «Авиационное оборудование»;
- ОАО «Концерн Радиоэлектронные технологии»;
- ОАО «РТ-Химкомпозит»;

ОАО «Аэрофлот», как один из ведущих участников и экспертов нашей платформы.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Одним из приоритетных направлений деятельности Технологической платформы является развитие рынка легкой и малой авиации в Российской Федерации, как важнейшего элемента повышения авиационной мобильности населения и экономики страны.

В настоящее время разработкой и производством легких и малых летательных аппаратов в России в основном занимаются небольшие компании и конструкторские коллективы, преимущественно частные, работающие без какой-либо государственной поддержки.

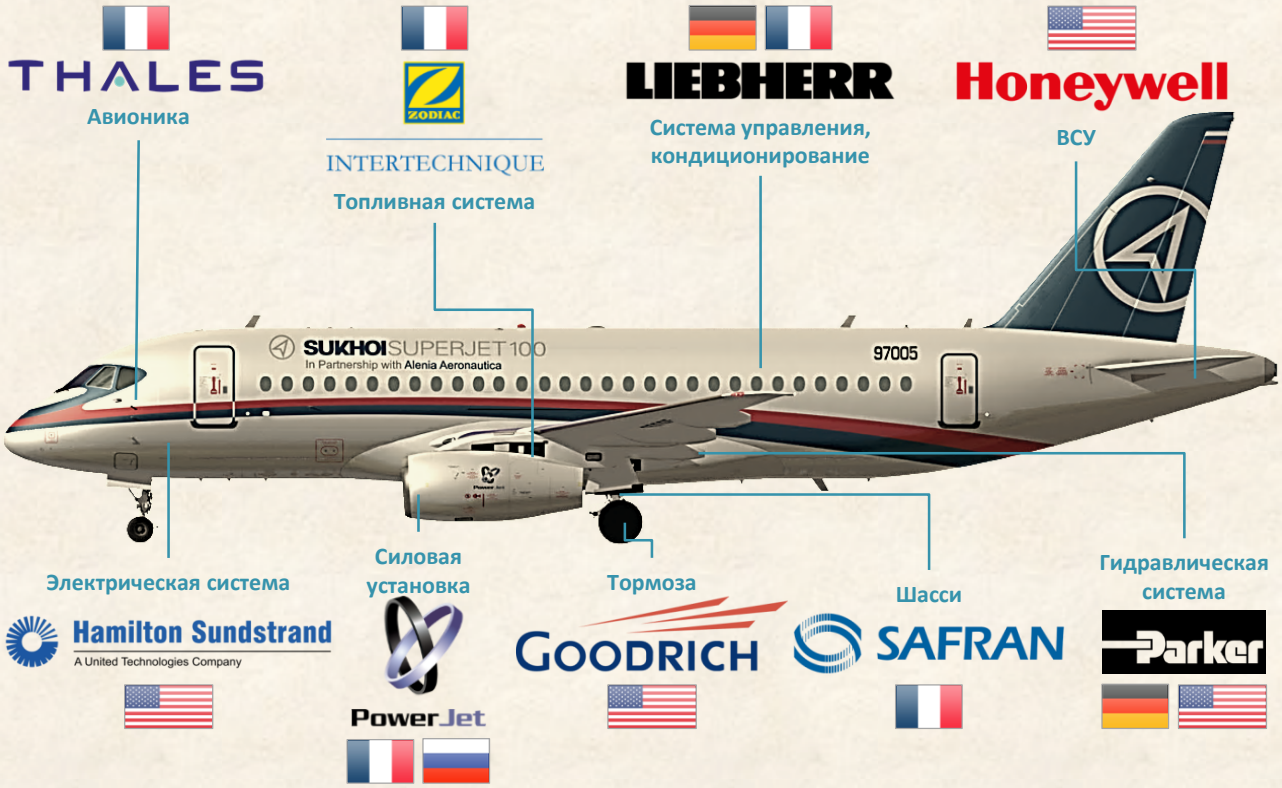
Развитию рынка легкой и малой авиации в нашей стране в значительной степени препятствует **несовершенная нормативно-правовая база**, как в области разработки и производства авиационной техники, так и в сфере эксплуатации и обеспечения полетов (организация и управление воздушным движением, аэродромная инфраструктура).

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» ставит перед собой задачу оказания всяческого содействия **развитию малых производственных и инжиниринговых компаний**, разработке передовых отечественных технологий, способных обеспечить значительное улучшение технико-экономических и эксплуатационных характеристик авиационной техники, привлечения наиболее эффективных компаний к участию в программах разработки и производства авиационной техники для «большой» авиации.

Одной из основных тенденций последних десятилетий стало расширение практики международной кооперации при разработке и производстве авиационной техники. Россия воспользовалась мировым опытом и в последние годы активно взаимодействует с иностранными производителями, в том числе в качестве финального интегратора. В качестве примера можно привести программу создания и производства самолета SSJ-100, первого российского гражданского самолетостроительного проекта, реализуемого с широким участием иностранных компаний.

Важнейшей задачей современного этапа развития российского авиастроения является разработка технологий и формирование компетенций, обеспечивающих **расширение участия национальных производителей** в программах производства перспективных российских и иностранных воздушных судов. Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» видит в качестве одной из своих приоритетных задач содействие развитию национальных компетенций в условиях активной международной кооперации.



- Опыт создания и начала эксплуатации самолетов выявил преимущества и недостатки, связанные с участием иностранных компаний в разработке и производстве отдельных элементов (систем) самолета.
- Участие иностранных компаний позволило ускорить разработку и сертификацию самолета.
- Российские компании получили возможность изучить опыт иностранных компаний в области организации процессов разработки и кооперационного взаимодействия и сравнить уровень технического и технологического совершенства отечественных и иностранных производителей.
- На данный момент российские компании имеют реальную возможность разработать и предложить самолетостроительной компании (ОАО «ОАК», ЗАО «ГСС») и иностранным поставщикам конкурентоспособные решения и продукцию, способные повысить общую эффективность программы.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» заинтересована в организации взаимодействия с иностранными партнерами (разработчики и производители авиационной техники, систем и агрегатов; территориальные кластеры авиационного профиля; профильные технологические платформы). Основными условиями сотрудничества с иностранными организациями и компаниями, на наш взгляд, являются:

- безусловный приоритет национальных (государственных) интересов Российской Федерации (защита государственной тайны, взаимовыгодные условия сотрудничества, развитие технологий гражданского применения);
- привлечение иностранных партнеров, способных обеспечить более высокий уровень технического и технологического совершенства продукции и услуг российских компаний;
- формирование и реализация проектов, способных обеспечить значительный синергетический эффект и конкурентоспособность на мировом рынке.

Большой потенциал роста, на наш взгляд, имеет рынок легкой и малой авиации в России. Объединение усилий российских и иностранных разработчиков и производителей может позволить вывести на рынок такие летательные аппараты, которые смогут обеспечить существенное снижение стоимости их приобретения и владения, а эксплуатационные характеристики позволят рассчитывать на серьезный спрос.

Нам может очень пригодиться опыт наших иностранных коллег в области сертификации малой авиационной техники и организации ее эксплуатации. С участием наших иностранных коллег, мы можем значительно ускорить процессы новых разработок и модернизации существующей системы правового регулирования.

Основными проблемами и задачами в области **нормативно-правового регулирования** развития легкой и малой авиации в Российской Федерации, по нашему мнению, являются:

- обеспечение безопасности полетов (правила полетов, правила сертификации, техническое обслуживание и поддержание летной годности, программы обучения пилотов и технического персонала);
- исключение избыточного регулирования, установление прозрачных и эффективных правил и процедур лицензирования и сертификации (исключение дублирования, обеспечение реального и объективного контроля, соответствие сертификационных и контрольных процедур реальным рискам);
- стимулирование развития легкой и малой авиации (расширение возможностей коммерческого использования АОН, расширение использования АОН и малой авиации в интересах решения государственных и общественных задач (социальные перевозки, патрулирование, здравоохранение, мониторинг).

Территориальные и демографические особенности России требуют особого внимания к вопросам **базирования летательных аппаратов** (большие расстояния между населенными пунктами; концентрация населения в крупных городах; большое количество населенных пунктов, не имеющих других, кроме авиационного, транспортных связей; деградация аэропортовой инфраструктуры регионального и местного сообщения). Необходимо обеспечить сбалансированное развитие, как крупных аэропортов (финансирование которых в последние годы осуществлялось опережающими темпами), так и аэропортов и аэродромов регионального и местного значения (многие из которых в настоящее время ликвидированы или находятся в заброшенном состоянии).

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Одним из приоритетных направлений обеспечения авиационной мобильности в Российской Федерации является развитие технологий и летательных аппаратов, способных функционировать в несовершенных условиях базирования (шасси повышенной проходимости, поплавковые/лыжные шасси, шасси на воздушной подушке, самолеты - амфибии, конвертопланы, скоростные вертолеты, гиропланы/автожиры, дирижабли, и т.д.).

Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» изначально задумывалась и развивается как межотраслевая платформа, в которой участвуют не только предприятия и организации авиационной промышленности, но и компании из смежных секторов экономики (приборостроение и радиоэлектронная промышленность, производство новых материалов, промышленное строительство, транспорт общего пользования, энергетика и ресурсосбережение, телекоммуникации и связь), наиболее интересные разработки которых могли бы найти свое применение в новых авиационных конструкциях и продуктах.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

И, самое главное, что участниками Технологической платформы являются ключевые потребители авиационной продукции (ОАО «Аэрофлот», ГрК «Волга-Днепр»), а также операторы аэропортовой инфраструктуры (ОАО «Аэропорт «Кольцово»), которые могут оценить конкурентоспособность и эффективность новых разработок, а также сформировать требования к развитию соответствующих рынков и технологий.

Поэтому ТП «Авиационная мобильность и авиационные технологии» заинтересована и в «горизонтальном» взаимодействии со смежными технологическими платформами. Определенные шаги по налаживанию взаимодействия и обсуждению возможностей совместной реализации проектов с некоторыми платформами мы уже предприняли. В качестве наших возможных партнеров можно назвать такие технологические платформы, как «Технологии мехатроники, встраиваемых систем управления, радиочастотной идентификации и роботостроение», «Биоэнергетика», «Технологии добычи и использования углеводородов».

Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» принимает активное участие в совершенствовании государственного управления проведением научных исследований и разработок в сфере авиастроения. Наши предложения базируются на глубоком анализе положения дел в отрасли, а также использовании наиболее приемлемых (для российского авиастроения) и эффективных инструментов, применяемых нашими зарубежными коллегами.

Принятие Государственной программы «Развитие авиационной промышленности» на 2013-2025 гг. (утверждена распоряжением Правительства РФ от 24.12.2012 № 2509-р), на наш взгляд, является серьезным шагом на пути реформирования системы отношений, сложившейся в отрасли, в том числе в сфере организации и выполнения работ по созданию научно-технического задела.

Важнейшим элементом новой системы управления является создание **системы целеполагания** при планировании и оценке результатов работ. Для этого Государственной программой предусмотрены разработка и утверждение на уровне Правительства Российской Федерации Национального плана развития науки и технологий в авиастроении – документа, в котором должны быть обозначены важнейшие направления проведения исследований и разработки технологий, четко поставлены цели и задачи создания НТЗ, установлены целевые показатели, обеспечивающие конкурентоспособность национальной промышленности.

Вторым, не менее важным инструментом новой системы управления работами по созданию НТЗ является внедрение системы **оценки уровней готовности технологий** при планировании и оценке результатов работ. При этом, на наш взгляд, важно использовать эту систему не только на стадии работ по созданию НТЗ, но и на последующих стадиях (этапах) создания авиационной техники. Кроме того, необходимо обеспечить проведение оценки конкурентоспособности авиационной техники, осуществляемой в том числе с участием ведущих национальных научных центров, при планировании и реализации текущих и перспективных программ (проектов) создания (модернизации) авиационной техники, осуществляемых за счет средств государственного бюджета. Это позволит существенным образом повысить эффективность реализации наших текущих и перспективных авиастроительных программ.

Третьим важнейшим элементом повышения эффективности и, самое главное, результативности работ по созданию НТЗ, является **четкая классификация работ**. Необходимо выделить и отдельно рассматривать работы по развитию базовых компетенций авиационной науки (это, прежде всего – совершенствование методов проведения расчетных и экспериментальных исследований), применяя к ним соответствующие требования и оценки. Но ключевым видом работ в сфере НТЗ должны стать работы по созданию новых технологий, предусматривающие разработку новых конструкторских, технических и технологических решений, применимых при создании и модернизации авиационной техники. Большая часть средств, выделяемых на создание НТЗ, должна быть направлена именно на проведение данного вида работ. И соответственно, к ним будет применяться система оценки уровней готовности технологий; а в выполнении работ должны участвовать как научные (включая академическую и вузовскую науку) коллективы, так и производственно-конструкторские организации.

И, наконец, ключевым элементом новой системы управления созданием научно-техническим заделом является **совершенствование экспертной деятельности**. Нам нужно привлечь к проведению экспертизы лучших профессионалов из науки, промышленности и эксплуатационных организаций, а также обеспечить независимость и объективность при проведении экспертизы. Для этого важно обеспечить равное (пропорциональное) представительство науки и промышленности в соответствующих рабочих (экспертных) группах.

Председатель Правления –
Ким Алексей Анатольевич
(+7 (495) 980-04-23, office@kutri.ru)

Секретарь Правления –
Сыпало Кирилл Иванович
(+7 (495) 956-05-05, (495) 556-39-49,
ksypalo@tsagi.ru)

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗВИВАТЬСЯ

ИНТЕРВЬЮ С А. КИМОМ, ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ПРАВЛЕНИЯ ТП «АВИАЦИОННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И АВИАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»

Технополис XXI: Алексей Анатольевич, насколько ваша ТП ориентирована на свою отраслевую нишу, на профильные госструктуры — и насколько заинтересована в «горизонтальном» взаимодействии с другими ТП?

А.Ким: Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» изначально задумывалась как межотраслевая платформа, в которой участвуют не только предприятия и организации авиационной промышленности, но и компании из смежных секторов экономики (приборостроение и радиоэлектронная промышленность, производство новых материалов, промышленное строительство, транспорт общего пользования, энергетика и ресурсосбережение, телекоммуникации и связь), наиболее интересные разработки которых могли бы найти свое применение в новых авиационных конструкциях и продуктах. И, самое главное, что участниками нашей ТП являются ключевые потребители авиационной продукции (ОАО «Аэрофлот», Группа компаний «Волга-Днепр»), а также операторы аэропортовой инфраструктуры (ОАО «Аэропорт «Кольцово»), которые могут оценить конкурентоспособность и эффективность новых разработок, а также сформировать требования к развитию соответствующих рынков и технологий.

Поэтому наша ТП заинтересована и в «горизонтальном» взаимодействии со смежными технологическими платформами. Определенные шаги по налаживанию взаимодействия и обсуждению возможностей совместной реализации проектов с некоторыми платформами мы уже предприняли. В качестве наших возможных партнеров могу назвать такие технологические платформы, как «Технологии мехатроники, встраиваемых систем управления, радиочастотной идентификации и роботостроение», «Биоэнергетика», «Технологии добычи и использования углеводородов».

На текущий момент участниками нашей Технологической платформы являются ведущие разработчики и производители авиационной техники в Российской Федерации — ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», ОАО «Вертолеты России», ОАО «УК «Объединенная двигателестроительная корпорация», производители комплектующих и систем, ведущие научные отраслевые институты (ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова», ФГУП «ГосНИИАС», ФГУП «ГосНИИ ГА», ФГУП «ВИАМ»), вузы (МАИ, МАТИ, МГТУ им. Н.Э. Баумана и др.), институты РАН, производственные и инжиниринговые компании различных отраслей экономики.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

В силу особенностей развития российской авиационной промышленности большое значение мы придаем взаимодействию с ведущими государственными компаниями (корпорациями) и соответствующими федеральными органами исполнительной власти (Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации). Основными направлениями деятельности Технологической платформы в части взаимодействия с ведущими государственными компаниями и профильными министерствами являются:

— кардинальное повышение эффективности работ по созданию научно-технического задела (четкое формулирование целей и задач создания НТЗ; распределение работ по созданию НТЗ на работы, направленные на создание новых технологий, и работ, обеспечивающих развитие базовых компетенций авиационной науки; создание института независимой экспертизы при планировании и оценке результатов выполненных работ);

— внедрение системы оценки уровней готовности технологий и уровня конкурентоспособности авиационной техники на всех этапах проведения НИОКР и разработки (реализации) продуктовых программ (проектов);

— расширение круга потенциальных участников проведения научных исследований и разработки перспективных технологий, привлечение к выполнению работ, наряду с ведущими отраслевыми научными центрами, вузов, институтов Академии наук, корпоративных исследовательских центров, предприятий малого и среднего бизнеса, инжиниринговых и внедренческих компаний;

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

— обеспечение межотраслевой интеграции проводимых исследований и разрабатываемых технологий, прежде всего, работ и проектов, выполняемых в рамках программ развития авиационной промышленности, с программами развития воздушного транспорта, включая систему управления воздушным движением, аэропортовую и аэродромную инфраструктуру, а также с программами проведения исследований и разрабатываемыми технологиями в смежных отраслях и работами межотраслевой направленности;

— поддержка и максимальная концентрация ресурсов на уже начатых (запущенных) авиастроительных программах (проектах), обеспечение поставок российских воздушных судов на внутренний рынок (для государственных и коммерческих эксплуатантов);

— создание эффективной системы технического обслуживания и послепродажной поддержки российской авиационной техники.

Технополис XXI: Институты (институты развития в том числе) создаются людьми и состоят из людей. Или, как выражались прежде, «кадры решают все»… Как координируется деятельность вашей платформы?

А.Ким: На сегодняшний день функции организации-координатора Технологической платформы выполняет ФГУП «ЦАГИ». Во многом благодаря активной позиции руководства института (Председатель Наблюдательного совета Технологической платформы — Генеральный директор ФГУП «ЦАГИ» Б.С. Алёшин) Технологическая платформа имеет возможность развиваться. В непосредственном организационном процессе участвуют сотрудники Комплекса перспективного развития ФГУП «ЦАГИ» под руководством Заместителя Генерального директора по развитию А.В. Никитова. Аналитическую поддержку деятельности Технологической платформы осуществляют ОАО «Межведомственный аналитический центр» (Генеральный директор — С.К. Колпаков) и ЗАО «Экспертная группа «КУТРИ» (Генеральный директор — А.А. Ким). В настоящее время принято решение об образовании на базе Технологической платформы некоммерческого партнерства.

Технополис XXI: На выездном совещании в Пущино говорилось о необходимости интенсифицировать создание экспертного сообщества всех ТП. Что именно ваша ТП хотела бы получить от подобной экспертизы — и в чем, в свою очередь, мог бы состоять ваш конкретный вклад в деятельность такого сообщества?

А.Ким: Организация экспертной деятельности в рамках деятельности технологических платформ, на наш взгляд — один из важнейших элементов их функционирования. На текущий момент в рамках нашей Технологической платформы сформировано экспертное сообщество в количестве 201 человека, в том числе 113 человек — от промышленности, 83 человека — от науки (включая вузы и институты РАН), 5 человек — от прочих организаций (список — открытый; могут вноситься изменения и дополнения). Задача данного этапа состоит в упорядочивании этой деятельности. Организация и проведение профессиональной и независимой (объективной) экспертизы — условие формирования и реализации качественных и эффективных проектов. Мы готовы обсуждать возможности взаимодействия с другими технологическими платформами в части организации экспертного взаимодействия, а также внедрения лучших практик.

Технополис XXI: *Ваша ТП достаточно активно развивает международное сотрудничество. В частности, сейчас обсуждаются предложения по организации взаимодействия ТП с «полюсом конкурентоспособности» Pole Pegas (Франция). Насколько это связано с узостью соответствующих внутренних рынков?*

А.Ким: Во-первых, хотелось бы отметить, что мы находимся лишь в начале пути в части взаимодействия с нашими французскими коллегами из кластера «Pole Pegas». О результатах и даже направлениях взаимодействия, на мой взгляд, говорить пока рано. Посмотрим, что из этого получится…

А в целом, хотелось бы отметить тот факт, что международная кооперация является общепризнанной тенденцией развития авиастроения во всем мире. И Россия не находится в стороне от этого процесса. В качестве примера можно привести программу создания и производства самолета SSJ-100 — это первый российский гражданский самолетостроительный проект, реализуемый с широким участием иностранных компаний. Задача Технологической платформы в части международного сотрудничества состоит в том, чтобы, не конкурируя с нашими ведущими компаниями (участниками техплатформы) в их взаимодействии с иностранными партнерами, найти те ниши, в которых кооперационный эффект был бы достаточно высоким, и совместно разработанная и производимая продукция могла бы сформировать новые рынки.

Большой потенциал роста, на наш взгляд, имеет ***рынок легкой и малой авиации*** в России. Объединение усилий российских и иностранных разработчиков и производителей может позволить вывести на рынок такие летательные аппараты, которые смогут обеспечить существенное снижение стоимости их приобретения и владения, а эксплуатационные характеристики позволят рассчитывать на серьезный спрос. Нам может очень пригодиться опыт наших иностранных коллег в области сертификации малой авиационной техники и организации ее эксплуатации. Ведь не секрет, что одним из наиболее значимых факторов, сдерживающих развитие легкой и малой авиации в нашей стране, является несовершенная нормативно-правовая база. С участием наших иностранных коллег, мы можем значительно ускорить процессы новых разработок и модернизации существующей системы правового регулирования.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Технополис XXI: По результатам опроса в Пущино работа вашей ТП получила достаточно высокие оценки (четвертое место в целом и первое — после ТП медико-биологического сектора), тогда как смежная, казалось бы, тоже транспортно-инфраструктурная ТП «Применение инновационных технологий для повышения эффективности строительства, содержания и безопасности автомобильных и железных дорог» оказалась на последнем месте. Чем можно объяснить столь странное расхождение, помимо чисто субъективных факторов (плохой менеджмент, пристрастные оценки и т.п.)?

А.Ким: Наверное, с моей стороны было бы некорректным оценивать деятельность других технологических платформ, так как у меня нет достаточной информации об их работе. С другой стороны, пользуясь случаем, хотел бы обратить внимание на общую институциональную слабость развития технологических платформ в Российской Федерации. По сравнению со странами Европейского Союза, откуда мы позаимствовали этот инструмент инновационного развития, наши технологические платформы пока не имеют того влияния и тех возможностей, которые имеются у наших европейских коллег. Конечно, ситуация меняется, и мы ощущаем поддержку и интерес к деятельности Технологической платформы со стороны наших федеральных органов исполнительной власти, прежде всего, Министерства экономического развития Российской Федерации, многих компаний, специалистов и экспертов. В этих условиях, как Вы правильно отмечаете в своем вопросе, многое зависит от субъективных факторов… Надеюсь, что в дальнейшем будет в лучшую сторону меняться и институциональная среда, и возможности, которыми реально располагают технологические платформы. Тогда и оценки их деятельности, и рейтинги могут стать показательными и по-настоящему индикативными.

Международный авиационно-космический салон «МАКС-2013»

Международный авиационно-
космический салон «МАКС-2013»