

**Технологическая платформа
«Авиационная мобильность и авиационные технологии»**

ПРОТОКОЛ

экспертно-аналитического мероприятия по теме (направлению) «О ходе реализации Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года»

30 ноября 2023 г.

г. Москва, 4-й Добрынинский пер., д. 8 (зал № 3)

Вел мероприятие: Председатель Правления Ассоциации «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» А.А. Ким.

Присутствовали:

представители организаций - участников Технологической платформы, эксперты Технологической платформы	- Панченко И.Н., Алехова Ю.К. (ПАО «ОАК»), Кантемиров Д.В., Давидич И.В. (ПАО «Яковлев»), Засимов А.В., Масляков Д.В. (АО «ОДК»), Морозков А.С. (АО «ОДК», по ВКС), Буров М.Н. (ПАО «ОДК-Сатурн»), Ефимов В.А. (ПАО «ОДК-Сатурн», по ВКС), Лерман Н.А. (АО «Концерн Радиоэлектронные технологии»), Мусин С.М. (АО «УАПО»), Шевелев Д.В. (АО «ОКБ «Аэрокосмические системы»), Герасин А.А., Ворогушин В.А. (АО «ДКБА»), Якунин В.В. (ООО «Нева Технолоджи»), Фридлянд А.А.(ФГУП «ГосНИИ ГА»), Петров В.В. (Государственная корпорация «Ростех»), Зиченков М.Ч. (ФАУ «ЦАГИ»), Ланшин А.И., Шмелёв С.А. (ФАУ «ЦИАМ им. П.И. Баранова»), Колпаков С.К., Власенко А.О. (ООО «МАЦ»), Кузин В.В.
--	---

I. Представленные доклады:

1) Вводная часть, план и задачи мероприятия (А.А. Ким, Председатель Правления Ассоциации «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии»); основные тезисы (содержание) выступления:

- план мероприятия;
- базовая информация о Комплексной программе развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года;
- целевые значения по объемам перевозок;
- прогнозная динамика и потребность парка российских авиационных компаний;
- основные изменения, внесенные распоряжением Правительства РФ от 22.08.2023 г. № 2259-р;
- прогнозные показатели поставок самолетов, двигателей, систем и агрегатов;

- поставки авиационной техники, предусмотренные инвестиционными проектами, утвержденными Правительством РФ;
- основные вопросы, предлагаемые для обсуждения.

2) «Анализ Комплексной программы развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года: оценка баланса между спросом на авиаперевозки и предложением провозных мощностей. Риски возникновения несоответствия» (С.К. Колпаков, Генеральный директор ООО «Межотраслевой аналитический центр»); основные тезисы (содержание) доклада:

- Плановые показатели транспортной работы и самолетного парка российской авиатранспортной системы, предусмотренные Комплексной программой развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года;
- Подход к установлению соответствия спроса и предложения провозных мощностей;
- Перевод плана развития парка в пассажиропоток по сегментам перевозок;
- Сценарный прогноз спроса ООО «МАЦ» на пассажирские авиаперевозки;
- Прогноз спроса на пассажирские авиаперевозки по сегментам ВС;
- Сравнение предложения и спроса транспортной работы;
- Условия и риски обеспечения программной динамики численности и структуры парка воздушных судов;
- Ретроспектива и плановая динамика авиаперевозок;
- Выводы (результаты анализа Комплексной программы развития авиационной отрасли РФ до 2030 года).

3) «Развитие авиатранспортной системы Российской Федерации с учетом промышленных и логистических ограничений» (А.А. Фридлянд, директор Центра научного обеспечения государственной политики в области гражданской авиации ФГУП «ГосНИИ ГА»); основные тезисы (содержание) доклада:

- Динамика пассажирских перевозок российских авиакомпаний в 2021-2023 гг.
- Особенности деятельности российских авиакомпаний в новых экономических и геополитических условиях;
- Особенности формирования и реализации Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года;
- Внесенные и рассматриваемые в настоящее время изменения в Комплексную программу развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года.

2. В обсуждении докладов и вопросов реализации Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года (далее также – Программа) приняли участие: И.Н. Панченко (ПАО «ОАК»), В.В. Якунин (ООО «Нева Технолоджи»), М.Ч. Зиченков (ФАУ «ЦАГИ»), А.О. Власенко (ООО «МАЦ»), Д.В. Кантемиров (ПАО «Яковлев»), А.В. Засимов, Д.В. Масляков (АО «ОДК»), С.М. Мусин (АО «УАПО»), Д.В. Шевелев (АО «ОКБ «Аэрокосмические системы»).

3. Основные выводы, предложения и рекомендации:

1) Отметить риски реализации Программы в части поддержания в эксплуатации существующего парка и обеспечения авиаперевозок, в т.ч.:

- сложности с поддержанием в эксплуатации парка иностранных самолетов после 2025 года;
- сложности с поддержанием в эксплуатации действующего парка отечественных ВС в течение периода действия Программы;

- влияние государственного субсидирования российских авиакомпаний на объемы авиаперевозок и выполнение целевых показателей Программы;
- риски банкротства или ухода с рынка российских авиакомпаний в период действия Программы;
- сложности осуществления местных авиаперевозок в условиях фактического прекращения эксплуатации самолетов L-410 и ДНС-6 Twin Otter и смещения срока начала поставок российских самолетов «Байкал» (ЛМС-901).

2) Отметить риски реализации Программы в части создания и производства новых российских ВС, связанные в т.ч.:

- с незавершенностью процессов ОКР и задержки в сертификации ВС и комплектующих;
- начальной стадией развертывания производства, неготовность мощностей серийного производства и серийных технологий;
- с замещением иностранных комплектующих, материалов и производственного оборудования;
- обеспечением необходимого финансирования и экономической эффективности (окупаемости) программ создания и производства ВС, двигателей и комплектующих;
- с невыполнением обязательств со стороны поставщиков 3-4 уровня;
- высокой вероятностью срыва запланированного графика поставок ВС.

3) Отметить риски реализации Программы в части вывода на рынок новых российских ВС, в т.ч.:

- низкие налеты новых российских ВС по сравнению с действующим парком;
- неготовность системы послепродажного обслуживания новых российских ВС, ожидаемая высокая стоимость эксплуатации.

4) Предложения и рекомендации в части создания и вывода на рынок новых российских ВС:

- необходимость повышения эффективности планирования и более качественного формирования технических заданий на комплектующие изделия со стороны компаний - финалистов, с целью синхронизации работ по созданию и производству различных типов комплектующих, оптимизации (унификации) изделий, ускорения развертывания серийного производства, снижения себестоимости производства;
- необходимость совершенствования процедур аттестации (поверки) и формирования (детализации) требований к системам измерений, применяемых при производстве российской авиационной техники;
- необходимость кардинального изменения подходов к обеспечению эксплуатации новых российских воздушных судов и созданию эффективной системы послепродажного обслуживания путем постановки соответствующих задач на уровне государственного (директивного) планирования.

5) Предложения по корректировке и совершенствованию порядка реализации Программы:

- необходимость учета выбытия (списания) возрастных ВС производства СССР (Ан-2, Ан-3, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-38, Як-42, Як-40);
- необходимость увеличения временного горизонта действия Программы за пределы 2030 года и продления Программы на период до 2035 года;
- формирование порядка мониторинга, анализа и актуализации Программы;

- использование площадки Технологической платформы для участия в мониторинге и выработке предложений по возможной корректировке Комплексной программы развития авиационной отрасли.

б) Предложения по совершенствованию межотраслевого взаимодействия и нормативно-правового регулирования в сфере деятельности Программы:

- в связи с недостаточной обоснованностью технических заданий на авиационную технику, разрабатываемую российской промышленностью, необходимость более активного привлечения потенциальных потребителей - эксплуатантов к данной работе;
- необходимость совершенствования нормативной базы в области сертификации (квалификации) комплектующих изделий путем установления нормативно закрепленных требований по сертификации организаций - разработчиков комплектующих изделий;
- необходимость интенсификации межведомственного взаимодействия между ключевыми федеральными органами исполнительной власти, участвующими в реализации Программы – Минтрансом России (Росавиацией) и Минпромторгом России;
- необходимость приглашения представителей и специалистов российских авиакомпаний к участию в мероприятиях Технологической платформы «Авиационная мобильность и авиационные технологии».

4. Рекомендовать Ассоциации «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» направить итоговые предложения экспертно-аналитического мероприятия в соответствующие федеральные органы исполнительной власти.

Председатель Правления

Ассоциации «Технологическая платформа

«Авиационная мобильность и

авиационные технологии»


_____ (А.А. Ким)

Секретарь мероприятия


_____ (В.В. Кузин)