



Совместное заседание Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по авиационной промышленности и Комитета по авиационной промышленности Союза машиностроителей России.

«Основные направления диверсификации авиационной промышленности России и меры государственного участия в создании высокотехнологичной продукции гражданского назначения в сфере авиастроения»

9 апреля 2018 г. Представители Технологической платформы приняли участие в совместном заседании Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по авиационной промышленности и Комитета по авиационной промышленности Союза машиностроителей России. Тема заседания – «Основные направления диверсификации авиационной промышленности России и меры государственного участия в создании высокотехнологичной продукции гражданского назначения в сфере авиастроения».

Вел заседание Заместитель Председателя Экспертного совета по авиационной промышленности при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по авиационной промышленности, Первый Вице-президент ПАО «ОАК» **А.В. Туляков**, который заменил отсутствовавшего по уважительной причине Председателя Экспертного совета по авиационной промышленности, Первого Вице-президента Союза машиностроителей России В.В. Гутенева; и в качестве цели мероприятия подчеркнул важность скоординированного решения задач диверсификации оборонно-промышленного комплекса, поставленных Президентом Российской Федерации в условиях предстоящего сокращения государственного оборонного заказа.

Со вступительным словом к участникам заседания обратился Заместитель Председателя Союза машиностроителей России, Председатель Комиссии Общественной палаты Российской Федерации по развитию экономики, предпринимательства, сферы услуг и потребительского рынка, Советник Президента по науке и технологиям ПАО «ОАК» – академик РАН **Б.С. Алёшин**, который отметил принципиальное различие (специфичность) рынков военной и гражданской авиационной техники и незначительные объемы поставок финальной продукции российского авиастроения, что в значительной степени затрудняет развитие поставщиков. В качестве перспективных направлений диверсификации авиационной промышленности Б.С. Алёшин предложил более активно развивать рынок услуг, связанных с решением авиатранспортных задач, включая аэропортовое обслуживание. В качестве примера был приведен аэропорт «Раменское», развитие которого осуществляется в режиме частно-государственного партнерства; а также самолет ТВС-2ДТ, разработанный ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина». Кроме того, Б.С. Алёшин отметил необходимость развития нормативно-правовой базы в области стандартизации, отставание в которой ведет к потере конкурентоспособности отрасли в ближайшей перспективе, а также своевременной подготовки кадров (обучения специалистов) по наиболее актуальным специальностям.

Директор Департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации **Р.Р. Хакимов** кратко проинформировал об основных авиастроительных проектах, реализуемых с участием Министерства – *самолетах МС-21, SSJ-100* (создание новой версии самолета на 75 мест, на которую имеется потенциальный заказчик – авиакомпания S7), *Ил-114-300* (для которого планируется разработать новый, более мощный двигатель ТВ7-117СТ, и начать серийное производство с 2023 г.), *Ил-96-400М, широкофюзеляжном дальнемагистральном самолете вместимостью 250-320 пасс.* (облик которого уже определен, а сам проект реализуется, начиная с 2014 г., в рамках совместного

предприятия с Китайской Народной Республикой – CRAIC, созданного в 2017 г.), *двигателе для самолета MC-21 – ПД-14* (который планируется сертифицировать в 2019 г.), *самолете Л-410* (локализация производства которого осуществляется на Уральском заводе гражданской авиации, и ее уровень к 2024 г. должен составить не менее 75%, включая российский двигатель ВК-800; дальность полета – до 2 500 км); *вертолетах Ми-38, Ми-171А2, Ка-62*, в т.ч. адаптированных к условиям Арктики; *легких вертолетах взлетной массой менее 4 т – АНСАТ и Ка-226*; программе поддержки поставок медицинских вариантов *вертолетов семейства Ми-8 и АНСАТ*; комплексе бортового оборудования на базе интегрированной модельной авионики, который планируется сертифицировать для применения в самолетах MC-21 и SSJ-75.

Генеральный директор АО «Вертолеты России» **А.И. Богинский** отметил, что федеральными органами государственной власти в предыдущие годы много сделано и в настоящее время делается для поддержки российского авиастроения. В качестве перспективных направлений гражданского авиастроения, развитие которых необходимо осуществлять с участием государства, А.И. Богинский выделил – разработку (создание) национальных стандартов, развитие методов компьютерного моделирования (для снижения стоимости сертификационных работ), заключение соглашений с иностранными государствами с целью валидации российских сертификатов типа, развитие российских поставщиков и их участие в мировой сети поставщиков. А.И. Богинский отметил необходимость создания и совершенствования системы поддержки отрасли, которая могла бы включать в себя программы поддержки авиакомпаний (по аналогии с программами обновления парка железнодорожных вагонов), развитие программ субсидирования авиаперевозок, строительство аэропортовой инфраструктуры для повышения мобильности населения. Важно обеспечить кредитную поддержку отрасли на конкурентоспособных условиях – для чего необходимо развитие наших лизинговых компаний, в т.ч. их участие в зарубежных рынках. Применительно к вертолетостроению, А.И. Богинский предложил выделять субсидии для участия российских производителей в международных выставках, т.к. стоимость доставки вертолетов достаточно велика (по сравнению с самолетами, которые могут самостоятельно долететь), приведя в качестве примера недавнее участие АО «Вертолеты России» в выставке в Сингапуре, стоимость доставки вертолетов куда составила около 60 млн. рублей. В завершение руководитель Холдинга «Вертолеты России» подчеркнул важность развития гражданского сегмента, отметив, что соответствующие производственные мощности (в частности, на площадках Улан-Удэ, Казани, Кумертау) имеются.

Предваряя выступление представителя ПАО «ОАК», Первый Вице-президент ПАО «ОАК» **А.В. Туляков** отметил проводимую в настоящее время Холдингом политику концентрации на ключевых компетенциях, включая сокращение количества заводов - финалистов (что вызывало вопросы и возражения со стороны региональных органов государственной власти и органов местного самоуправления), но аргументация ПАО «ОАК», связанная с более высокой загрузкой создаваемых центров специализации, стала восприниматься достаточно адекватно. Что касается стратегических задач по развитию гражданского самолетостроения, то целью ПАО «ОАК» является достижение 4,5%-ой доли мирового рынка к 2025 г. (при существующем положении в 1%) и увеличению доли гражданской продукции к 2035 г. до 50% (в настоящее время – менее 20%).

Технический директор – директор Департамента развития индустриальной модели ПАО «ОАК» **Ю.М. Тарасов** более детально рассказал о проводимой политике специализации и развития производственных компетенций в рамках трансформации индустриальной модели Корпорации. В качестве достигнутых результатов докладчиком было названо создание центров компетенций по бортовому оборудованию, силовым композиционным конструкциям (компания «Аэрокомпозит», 3 площадки в г. Москве, Казани и Ульяновске), фюзеляжным панелям, люкам и дверям (на базе «Авиастар-СП»), мотогондолам и пилонам (на базе «ВАСО», в т.ч. для применения на самолете SSJ-100), механизации крыла и кабелям (на базе компаний «Ителма» и в г. Дубне; что позволило снизить себестоимость в 2 раза). В качестве предложений по мерам государственного участия Ю.М. Тарасов привел данные О.С. Сироткина (НИАТ) о том, что в советский период в отрасли действовало около 1 600 стандартов, из которых к настоящему времени обновлено около 200; и отметил важность активизации усилий в этом направлении. Кроме того, предложил обнулить НДС при поставках российской авиационной техники и ограничить ввоз старых иностранных ВС. Также Ю.М. Тарасов отметил важность использования научно-технического задела, созданного в рамках военных программ.

Первый заместитель Генерального директора ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» **К.И. Сыпало** акцентировал внимание на необходимости проведения работ по созданию научно-технического задела для перспективных летательных аппаратов, отметив, что 70% производственных технологий имеют двойное назначение, а 80% гражданских технологий было изначально разработано для военной техники. Говоря о приоритетах научно-технологического развития докладчик сослался на Стратегию научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденную Указом Президента Российской Федерации от 01.12.2016 г. № 642, в которой в качестве стратегических ориентиры ответов для ответов на «большие» вызовы, определены приоритеты научно-технологического развития Российской Федерации, основным из которых применительно к авиастроению является *«связанность территории Российской Федерации за счет создания интеллектуальных транспортных и телекоммуникационных систем, а также занятия и удержания лидерских позиций в создании международных транспортно-логистических систем, освоении и использовании космического и воздушного пространства, Мирового океана, Арктики и Антарктики»*. В качестве перспективных научно-технологических направлений (проектов) К.И. Сыпало назвал – инновационные транспортные системы, разработку универсальных платформ, электродвигатели. В качестве направлений развития системы управления научными исследованиями, которая, по мнению докладчика, сформирована пока не в нужной степени, предлагается создание модели квалифицированного заказчика на базе ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского», для чего необходимо присвоение ему статуса исполнителя государственной программы.

Весьма эмоциональным стало выступление Генерального директора Союза авиапроизводителей России **Е.А. Горбунова**, который вначале отметил успехи некоторых предприятий отрасли в создании гражданской продукции неавиационного назначения, в качестве примеров приведя Государственный Рязанский приборный завод (ГРПЗ, тонометры для медицины), НПП «Техноприбор» (блоки для медицинских томографов), ЛЕПСЭ (насосные установки для добычи нефти), Ульяновское конструкторское бюро приборостроения (УКБП, создание системы автоматического управления объектами электроэнергетики в Республике Эквадор). Особое внимание Е.А. Горбунов уделил направлению работ по созданию (внедрению) в отрасли современных стандартов (технических регламентов), включая возможности использования военных стандартов. В качестве конкретного предложения была сформулирована необходимость внесения изменений в Закон «О техническом регулировании», устанавливающих правовой статус авиастроительных стандартов, разработка которых должна осуществляться в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и соответствующими федеральными авиационными правилами. Также Е.А. Горбунов подчеркнул важность участия представителей России в органах (специальных группах) по выработке технической политики ИКАО и других международных организаций, что, по его мнению, может сэкономить расходы на проведение НИР. Большое значение докладчик придает развитию внутреннего рынка авиаперевозок, включая использование его транзитного потенциала, для чего необходимо вносить соответствующие изменения в Транспортную стратегию Российской Федерации; а также рынка беспилотных летательных аппаратов.

Резюмируя итоги основных выступлений, следует подчеркнуть важность развития гражданского блока российского авиастроения, который в силу различных объективных и субъективных факторов, к сожалению, находится в неудовлетворительном состоянии. Наиболее приоритетным направлением, по которому мнения большинства докладчиков сходятся, является необходимость развития российского **рынка авиаперевозок** и связанных с ним рынков технического обслуживания и ремонта воздушных судов, а также совершенствования (развития) нормативно-правовой базы в области **технического регулирования**, что могло бы существенно помочь развитию гражданского авиастроения. Серьезной проблемой остается уровень **конкурентоспособности** российских производителей по сравнению с иностранными компаниями, возможным механизмом решения которой могло бы стать **совершенствование системы управления в области создания научно-технического задела** и его использования (внедрения) в гражданские авиастроительные программы.

В рамках заседания выступил Председатель Правления Ассоциации «ГП «Авиационная мобильность и авиационные технологии» **А.А. Ким**. Тема выступления – **«Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии» – как инструмент согласованного развития и повышения конкурентоспособности продукции российского**

гражданского авиастроения в интересах национальных производителей и авиаперевозчиков». По мнению докладчика, ключевыми направлениями (механизмами) повышения конкурентоспособности гражданского сегмента российской авиационной промышленности и, как следствие, ее диверсификации, реализация которых возможна в рамках деятельности Технологической платформы, являются:

- создание института независимой технической и финансово-экономической экспертизы проектов (программ), реализуемых и (или) предлагаемых к реализации с участием мер государственной поддержки;
- минимизация затрат и обеспечение недискриминационного доступа к проведению исследований (испытаний) с использованием объектов экспериментальной базы, созданных с участием средств государственного бюджета;
- расширение числа участников и повышение конкуренции среди исполнителей работ по созданию научно-технического (технологического) задела;
- внесение изменений в существующие в Российской Федерации правила и процедуры сертификации авиационной техники с целью обеспечения их соответствия современному мировому уровню, минимизации издержек разработчиков и производителей, сокращения сроков вывода перспективных российских разработок и технологий на рынок.

В рамках дискуссии также выступил Исполнительный директор Авиарегистра России **А.Я. Книвель**, который с большой обеспокоенностью отметил фактическое невыполнение Россией своих обязательств в области обеспечения безопасности полетов – разработки и принятия государственной программы безопасности полетов, создания национальной системы обеспечения безопасности полетов, а также определения государственного органа, непосредственно отвечающего за обеспечение безопасности полетов. Также А.Я. Книвель обратил внимание на неудовлетворительное, по его мнению, состояние научно-исследовательских работ в области нормирования летной годности, которые в советское время вели научно-исследовательские институты авиационной промышленности и ГосНИИ ГА. Отсутствие качественных результатов данных работ ведет к утрате конкурентоспособности будущих российских разработок.

По итогам мероприятия участникам было предложено сформулировать и направить организаторам свои предложения по диверсификации и мерам государственного участия в создании высокотехнологичной продукции гражданского назначения в сфере авиастроения Российской Федерации.

Задача повышения конкурентоспособности российского гражданского авиастроения и его дальнейшая диверсификация является ключевой для Технологической платформы, фактически полностью совпадая со сферой и целевыми задачами ТП. Надеемся, что накопленный в предыдущие годы опыт, экспертный и аналитический потенциал Платформы окажутся полезными при планировании, организации и выполнении работ в данном направлении.