

актуальная тема

14-15 апреля 2016 года в подмосковном Жуковском состоялся Третий съезд авиапроизводителей России. Редакция журнала попросила поделиться впечатлениями об этом крупнейшем форуме авиационной общественности, его значении и принятых решениях генерального директора ОАО «Авиапром», председателя Редакционной комиссии Оргкомитета Съезда Виктора Кузнецова.



АС: Виктор Дмитриевич, в последние годы одной из немногих площадок, на которых рассматриваются актуальные проблемы отечественного авиастроения и вырабатываются меры по их решению, являются, на мой взгляд, годовые собрания акционеров ОАО «Авиапром». В этой связи, какое место занимает Съезд авиапроизводителей России?

В.К.: В Резолюции Съезда четко обозначен статус этого общепромышленного мероприятия: предложено признать его высшим органом авиастроительного сообщества, осуществляющим функции общественного контроля реализации основных положений «Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года», Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации, профильных государственных и федеральных целевых программ.

В ходе работы Съезда значительная роль была отведена «круглым столам», на которых рассматривались наиболее проблемные вопросы авиационной деятельности. Их результатом стали предложения и рекомендации в Резолюцию Съезда и повестку дня пленарного заседания.

Важным значением для отрасли является создание Общественного (консультационного) Совета авиационной промышленности. Съезд



Съезд прошел – что дальше?

утвердил положение о нем и предложения по составу Совета.

«АС»: А Вас, Виктор Дмитриевич, как одного из самых опытных и авторитетных руководителей в отрасли, Съезд единогласно избрал председателем Совета.

В.К.: Я благодарен участникам Съезда за оказанное доверие – избрание председателем Общественного (консультационного) Совета авиационной промышленности. Постараюсь его оправдать.

Основная цель деятельности Совета: реализация решений Съезда и выработка рекомендаций по текущим вопросам деятельности отрасли в период между этими форумами.

Для эффективной работы Совета и для меня, как его председателя, очень важно, что заместителями председателя Совета избраны очень уважаемые не только в отрасли, но и в стране, выдающиеся люди: почетный Генеральный конструктор ОАО «Ил», академик РАН Генрих Васильевич Новожилов, научный руководитель ФГУП «ГосНИИАС», академик РАН Евгений Александрович Федосов, генеральный конструктор-генеральный директор АО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро», доктор технических наук, профессор Гиви Ивлианович Джанджгава. Это профессионалы высочайшего уровня и настоящие патриоты. Для меня большая честь работать с ними в отраслевом Общественном (консультационном) Совете.

«АС»: Как участники Съезда оценили предложенный проект Стратегии развития авиационной промышленнос-

ти Российской Федерации на период до 2030 года? Судя по их вопросам и репликам, отношение к проекту Стратегии неоднозначное.

В.К.: Хотел бы, прежде всего, отметить, что Съезд единогласно принял Резолюцию, в которой даны основные определения и оценки состояния отрасли на текущий момент и предложения по ряду ключевых вопросов развития отрасли в сложных политических и экономических условиях.

Важное значение имеет публичное обсуждение и выработка рекомендаций по предложенному проекту Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года.

В выступлениях на «круглом столе» по этой теме и на пленарном заседании участники Съезда отмечали принципиальные недостатки представленных основных положений проекта новой Стратегии. Это касается и неверной оценки условий и результатов реализации предыдущей Стратегии, и постановкой размытых, оторванных от реального положения дел, целей и задач деятельности отрасли на ближайшие полтора десятка лет. Из-за таких же системных ошибок не





удалось реализовать основные положения Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2015 года. Как указано в Резолюции, при максимальном бюджетном финансировании хронически не выполнялись показатели государственных и федеральных целевых программ по развитию отрасли и выпуску авиатехники. Под разговоры об освоении мирового рынка практически полностью утрачен для отечественной пассажирской и транспортной авиатехники даже внутренний рынок. Почти все авиаперевозки внутри России и за рубеж осуществляются на самолетах зарубежного производства. В совместных проектах с зарубежными фирмами в двигателестроении и авиастроении российским участникам отводится второстепенная роль, в лучшем случае — сборка, и никакие ноу-хау никто нам никогда не передаст.

Представленный проект Стратегии в какой-то мере отвечает задачам развития частной корпорации, но не ключевой высокотехнологичной и системообразующей отрасли огромной страны. Стратегия развития авиационной промышленности России должна основываться на принципиально ином — стратегических национально-государственных интересах, включая технологическую и социально-экономическую безопасность. Поэтому в Резолюции предложено Минпромторгу России с учетом рекомендаций Съезда доработать и утвердить Стратегию развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года при активном участии отраслевых государственных научных центров, интегрированных структур, предприятий и организаций. Она должна быть направлена на решение вопросов обеспечения обороноспособности и экономической безопасности страны, укрепления позиций отечественных производителей гражданской техники, обеспечения российского рынка авиаперевозок отечественными воздушными судами с учетом решения задач технологической независимости и импортозамещения комплектующих изделий и материалов, развития отраслевого рынка интеллектуальной собственности.

Принимая во внимание обостряющуюся международную конкуренцию в высокотехнологичных отраслях и

возрастание внешнеполитических рисков в международном экономическом сотрудничестве, Съезд в Резолюции предложил считать стратегическим приоритетом отечественной авиационной промышленности полное обеспечение внутреннего рынка высококачественной авиационной техникой, созданной и произведенной в России, конкурентоспособной и на мировом рынке.

Ни при каких обстоятельствах отечественным авиакомпаниям не должно быть выгоднее приобретать зарубежные самолеты и вертолеты, тем более поддержанную рухлядь, чем новые отечественные.

«АС»: Затрагивались ли на Съезде вопросы необходимости структурных изменений в управлении отраслью?

В.К.: Дискуссии на Съезде показали, что в текущий момент усиливаются центробежные силы, разрушающие общепромышленные принципы создания авиационной техники и вооружения. Каждая корпорация и отдельные организации формируют свои стратегии выживания и развития в существующих условиях, относясь к авиационному заказу, как одному из ..., при этом, не самому главному.

Поэтому уже на втором съезде подряд ставится вопрос о проведении структурных преобразований в авиационной промышленности с внедрением эффективной организационно-управленческой модели, исключив избыточные звенья корпоративного управления, создав государственный орган отраслевого управления, непосредственно подчиненный Правительству Российской Федерации.

В целом, как мне представляется, Съезд авиастроителей успешно выполняет свою консолидирующую роль, став публичной отраслевой площадкой для обмена мнениями специалистов авиационной промышленности и смежных отраслей по вопросам создания, производства, продажи и эксплуатации авиационной техники, выработке предложений в нормативно-правовые и законодательные акты, касающиеся авиационной деятельности.

Резолюция Съезда является официальным документом авиастроительного сообщества, предложения и выводы которой должны быть услышаны, приняты к реализации федеральными и региональными органами исполнительной власти, государствен-

ными корпорациями авиационной промышленности.

Не могу не отметить, что, к сожалению, негативным системным явлением стало отсутствие на общероссийском форуме авиастроителей высших руководителей Минпромторга, представителей администрации Президента и Правительства, депутатов Государственной Думы. Столь неуважительное отношение к авиастроительному сообществу со стороны всех ветвей власти крайне огорчило создателей этой уникальной авиационной техники: ветеранов авиационной промышленности — выдающихся ученых и конструкторов, присутствовавших на Съезде.



Единственный, кто на Съезде поблагодарил авиастроителей за произведенную технику и вооружение, был заместитель Министра обороны Российской Федерации Юрий Иванович Борисов. Мы признательны ему за особое внимание к вопросам создания и производства боевой авиационной техники и авиационного вооружения.

О первых практических результатах работы Съезда можно будет говорить чуть позже, когда на основе его рекомендаций Минпромторг России, Общественный (консультационный) Совет авиационной промышленности совместно с НП «САП» и Российским профсоюзом трудящихся авиационной промышленности во взаимодействии с организациями и предприятиями отрасли разработают комплекс мероприятий по выполнению резолюций предыдущего и прошедшего съездов авиапроизводителей России.

Четвертый Съезд авиапроизводителей России решено провести в 2018 году в Казани.

«АС» Виктор Дмитриевич, благодарю Вас за содержательное интервью.

*Беседу вел Илья Вайсберг
Фото: Игорь Егоров*