

Авиапром

20 лет

Главный ориентир – развитие отечественного авиастроения

В декабре 2011 г. Открытому акционерному обществу «Авиационная промышленность» (ОАО «Авиапром») исполняется 20 лет. О деятельности ОАО «Авиапром» за прошедшие десятилетия, его настоящем и перспективах развития рассказывает генеральный директор Виктор Дмитриевич Кузнецов.



«АС»: Виктор Дмитриевич, как зарождался ОАО «Авиапром», с чем было связано создание новой структуры в отрасли?

В.К.: Читателям Вашего журнала наверняка хорошо известно о социально-экономической ситуации в стране в начале 90-х годов. Еще в августе 1991 г. было принято постановление о передаче союзных министерств в подчинение Совету министров РСФСР. Коснулось это и Министерства авиационной промышленности СССР, которое чуть позже, в феврале 1992 г., вообще ликвидировали. Была разрушена система управления сложной высокотехнологичной отраслью, разорваны связи

между сотнями производственных предприятий и научных организаций авиационной промышленности как внутри России, так и с деловыми партнёрами на Украине и в других республиках, ставших самостоятельными государствами.

В этих условиях, сложившихся после структурных реформ в управлении промышленностью страны, по инициативе руководителей 292 предприятий и Министерства авиационной промышленности 30 октября 1991 г. был учреждён отраслевой координирующий орган – Росоюз «Авиапром». Его полное название – Российский союз объединений, ассоциаций, предприятий и организаций авиационной промышленности. 6 декабря 1991 г. устав Росоюза был зарегистрирован в Московской Регистрационной Палате.

В соответствии с Указом Президента РФ от 1 июня 1992 г. №721 Росоюз «Авиапром» был преобразован в открытое акционерное общество «Авиационная промышленность», которое было зарегистрировано в Московской Регистрационной Палате 12 февраля 1993г. Такова краткая история создания нашего предприятия.

Оглядываясь на два десятилетия назад, можно с уверенностью сказать: образование Росоюза «Авиапром» в период ликвидации Министерства авиационной промышленности СССР было единственно правильной реакцией профессиональных авиастроителей на непрофессиональные действия высших органов государ-

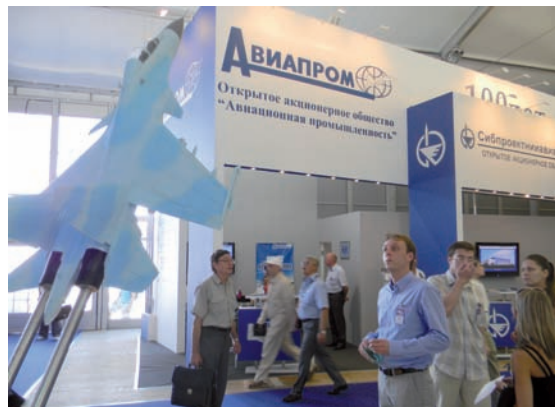
ственной власти. Деятельность Росоюза, а потом ОАО «Авиапром» сыграла значительную роль в сохранении авиастроительной отрасли России.

Хотел бы напомнить имена авторитетных специалистов и руководителей, которые стояли у истоков Росоюза «Авиапром» и ОАО «Авиапром»: Александр Николаевич Герашенко, Юрий Александрович Бардин, Аполлон Сергеевич Сысцов, Владимир Тимофеевич Иванов, Виктор Михайлович Чуйко, Владимир Фёдорович Лаптев, Александр Михайлович Батков, Константин Николаевич Казённых, Владимир Михайлович Фадеев, Николай Михайлович Орлов, Виктор Александрович Зеленов, Рамиль Бареевич Урманов и другие. Многие из них и сейчас успешно работают в ОАО «Авиапром».

При организации ОАО «Авиапром» акционерами Общества стали около 300 юридических лиц, в настоящее время у нас 304 акционера – предприятия авиационной промышленности России, других стран СНГ и Балтии.

«АС»: Какие главные задачи ОАО «Авиапром» решало в 90-ые и последующие годы?

В.К.: Если говорить кратко, деятельность ОАО «Авиапром» в период 90-х годов была направлена, прежде всего, на оказание предприятиям авиационной промышленности методической и организационной помощи в обеспечении их выживания, сохранении объёма научно-исследовательских, опытно-конструкторских



работ, определении источников финансирования. Наши специалисты решали в федеральных министерствах и ведомствах вопросы организации коопераций по созданию и производству авиационной техники, обеспечению её конкурентоспособности на внешнем и внутреннем рынках...

Большое внимание Россоюз и ОАО «Авиапром» в период 1992-1995 годов уделяли анализу результатов и организации работы по Программе развития гражданской авиационной техники до 2000 г., которой в 1996 г. был присвоен статус Президентской.

В эти годы авиационная промышленность России, как и все отрасли в оборонно-промышленном комплексе, переживала обвальный спад производства. С 1994 г. практически прекратилось бюджетное финансирование производства гражданской авиационной техники, а дезинтеграция отечественных авиакомпаний, падение реальных доходов населения и рост цен на авиабилеты привели к резкому — в 2,5 раза — падению спроса на авиаперевозки и, как следствие, к кризису рынка гражданской авиатехники.

Действовавшая с 1992 г. Программа развития гражданской авиационной техники России до 2000 г. финансировалась всего на 30-50 % от запланированного. В результате в 1997 г., например, было выпущено всего 10 гражданских самолётов и 73 вертолёт, по сравнению с уровнем 1992 г. объём производства в отрасли упал до 21,7 %.

Не лучше обстояли дела и с оборонным заказом: с сотен единиц боевых самолётов и вертолёт он сократился до единичных экземпляров. После 10 лет экономических преобразований сначала в СССР, а потом в России, авиационная промышленность оказалась в глубоком кризисе.

В результате неоднократных обращений коллективов предприятий и общественных организаций, включая ОАО «Авиапром», к Президенту, Государственной Думе и Правительству России в 1997-1998 годах были приняты решения, направленные на вывод оборонной промышленности из кризисного состояния. Было восстановлено 100-процентное бюджетное финансирование Программы развития гражданской авиационной техники, обеспечено кредитование экспор-

«Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 г.», которая предусматривает комплекс конкретных мер по развитию производства авиационной техники в отечественной промышленности. ОАО «Авиапром» активно участвовало в её разработке и обеспечивает мониторинг реализации.

В общем, представляя интересы своих учредителей и акционеров — научных и производственных предприятий отрасли, «Авиапром» вносил и вносит значительный вклад в решение общепромышленных задач. В том числе в сфере социально-трудовых отношений. Готовясь к выступлению на состоявшемся недавно XVI съезде Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности, я



Устав Ассоциации «Авиапромпроект» подписан!

та, повышен уровень руководства авиационной промышленностью в федеральных органах исполнительной власти.

В 2001 г. Президентом Российской Федерации были утверждены разработанные с участием ОАО «Авиапром» «Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности». В обеспечение реализации Основ политики постановлением Правительства Российской Федерации была утверждена Федеральная целевая программа

обратил внимание на такой знаменательный факт: первое в истории новой России трёхстороннее отраслевое тарифное соглашение в начале 90-х годов от имени предприятий отрасли подписал Россоюз «Авиапром». В этом Соглашении были максимально учтены предложения Российского комитета профсоюза («Роспрофавиа»), оно сыграло очень важную роль в защите социальных и экономических интересов трудящихся авиационной промышленности, став основой для заключения коллектив-





Журналистов интересуют детали Соглашения о сотрудничестве ОАО «Авиапром» и ГП «Антонов»

ных договоров на предприятиях отрасли. Россоюз «Авиапром» вместе с отраслевым профсоюзом и Департаментом авиационной промышленности добились от Правительства России выделения из госбюджета дополнительных средств на поддержку объектов социальной инфраструктуры предприятий отрасли, на финансирование по фонду потребления... Конечно, в условиях галопирующей инфляции это не решало проблему полностью, но, по крайней мере, способствовало выживанию трудовых коллективов.

В результате всех этих мероприятий Россоюза и потом ОАО «Авиапром» вместе с отраслевым профсоюзом и другими организациями удалось сохранить основные предприятия авиационной промышленности. При объёме производства, сократившемся в девяностые годы до 20-30% от проектных мощностей, удалось избежать массовых увольнений и сохранить наиболее квалифицированные кадры авиастроителей, а значит — и ключевые технологии, саму возможность выхода из кризиса и возрождения отрасли на новом уровне.

«АС»: В чём, по вашему мнению, основные причины продолжающихся кризисных явлений в отрасли?

В.К.: Кроме проблем гражданской авиации, о которых уже сказал, причиной системного кризиса в авиационной промышленности является также изменение системы управления её научно-производственным потенциалом. За 20 лет система управления отрасли федеральными органами исполнительной власти реформировалась более 10 раз. На каждом из этих этапов реформирования во главе сложной, наукоёмкой и системообразующей отрасли экономики, как правило, ставились малочисленные департаменты или управления различных министерств и ведомств с явно заниженным статусом, который не соответствует уровню и сложности решаемых задач, и с очень урезанными функциями. В результате многие важные вопросы, связанные с формированием и обеспечением реализации промышленной политики в сфере авиационной деятельности государства, остаются без внимания, ими просто некому заниматься в имеющейся структуре исполнительной власти.

ОАО «Авиапром» совместно с ведущими отраслевыми НИИ участвовало в разработке практически всех системных проектов по созданию интегрированных структур в авиационной промышленности и сейчас осуществляет анализ интеграционных процессов в отрасли. На мой взгляд, создание интегрированных структур не доведено до логического конца, не определены чётко их права и обязанности, нет законодательной базы, регламентирующей взаимо-

действие отраслевых корпораций друг с другом и государственными органами. Корпоративные финансовые интересы доминируют над долгосрочными государственными. При том, что из госбюджета им выделяются ежегодно миллиарды рублей и контрольные пакеты акций находятся у государства.

«АС»: Виктор Дмитриевич, в журнале «АвиаСоюз» регулярно публикуются материалы о деятельности ОАО «Авиапром». Расскажите, пожалуйста, кратко об основных приоритетах работы Общества в настоящее время.

В.К.: В целом деятельность ОАО «Авиапром» ориентирована на максимальное участие в выработке и реализации государственной промышленной политики России в области авиастроения, расширение и укрепление кооперационных связей в отрасли. Эта деятельность реализуется в ряде направлений, основными из которых являются:

- формирование совместно с головными НТЦ и НИИ долгосрочных программ создания, развития, производства и сбыта новой авиационной техники, структурных преобразований в авиапромышленности;
- обоснование и подготовка проектов законодательных и нормативных актов в интересах авиапромышленности;
- регулирование авиационной деятельности в экспериментальной авиации в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации;



Президент итальянской компании «Technoplast S.r.l.» Антонио Ди Баттисто (слева) и генеральный директор В. Кузнецов довольны взаимовыгодным сотрудничеством

- содействие в организации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также непосредственное участие в их выполнении;

- анализ состояния материально-технической базы научных и производственных предприятий отрасли, разработка предложений по её модернизации и обновлению;

- участие в подготовке бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства предприятий отрасли;

- выполнение полного комплекса проектных и строительных работ в качестве генподрядчика, комплектация предприятий отрасли современным технологическим оборудованием;

- техническое сопровождение всех стадий технического перевооружения, реконструкции и модернизации предприятий авиастроения;

- поставка кондиционных комплектующих изделий, запасных частей и контрольно-проверочной аппаратуры для производства, ремонта и эксплуатации воздушных судов и другие направления.

В последние годы ОАО «Авиапром» существенно увеличило объёмы и спектр оказываемых услуг. Так, напри-

мер, в 2010 г. объём выполненных работ вырос на 15% по сравнению с 2009 г. При этом обеспечен рост по всем основным направлениям деятельности. В частности, освоено более 270 млн. руб. госкапвложений, что позволило выполнить работы по техническому перевооружению и реконструкции на восьми предприятиях авиационной промышленности, в том числе в Москве, Дубне, Комсомольске-на-Амуре, Уфе и других городах.

ОАО «Авиапром» участвовало в выполнении комплекса научно-исследовательских работ по государственным контрактам с Минпромторгом России и договорам с предприятиями отрасли в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» и ФЦП «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса на 2007-2010 годы и на период до 2015 года». По результатам этих НИР сформирован комплексный план технического перевооружения и реконструкции предприятий отрасли; подготовлены предложения по формированию перечня стро-ек объектов предприятий авиастроения, финансируемых из госбюджета; сформированы программные мероприятия по строительству, реконструкции и техническому перевооружению производств по выпуску современных и перспективных образцов ВВСТ, развитию экспериментальной стендовой базы авиастроения для выполнения гособорон-заказа. Кроме того, доработана редакция «Основ политики Российской Федерации в области авиации и авиационной деятельности на период до 2020 года» для рассмотрения на заседании Совета Безопасности Российской Федерации, состоявшемся в I квартале 2011 г...

В области регулирования лётной деятельности в экспериментальной авиации основной задачей является контроль за проведением испытаний и исследований в организациях авиационной промышленности согласно действующим нормативным документам. Только в 2010 г. было проверено 11 лётно-испытательных подразделений, выполнены комплексные обследования семи аэродромов, и, главное, строго контролируется процесс устранения выявленных недостатков. Ежегодно разрабатываются «Организационно-методические рекомендации», которые являются основополагающими при организации и проведении испытаний и их обеспечении. Все работы в области регулирования лётной деятельности направлены, прежде всего, на обеспечение безопасности полетов в экспериментальной авиации.

Можно еще многое сказать о многогранной деятельности ОАО «Авиапром» за последние годы, но, надеюсь, читателям это хорошо известно из статей наших специалистов в журнале «АвиаСоюз».



Конференция «Век авиастроения России» вызвала большой интерес участников и гостей авиасалона МАКС 2011



На конференции «100 лет авиастроения России»: выступление генерального директора ЦАГИ Б.С. Алешина

«АС»: В этом году ОАО «Авиапром», на мой взгляд, очень масштабно и активно участвовало в авиасалоне МАКС-2011.

В.К.: Авиасалон МАКС — главная и, пожалуй, одна из немногих площадок, где представлены практически все ведущие предприятия авиационной промышленности России и других стран СНГ, большинство из которых являются акционерами ОАО «Авиапром». Поэтому мы очень серьезно и ответственно подошли к участию в работе МАКС-2011. На мой взгляд, ряд мероприятий, где мы являлись организаторами и активными участниками, вызвали большой интерес у специалистов и гостей салона. Прежде всего, я бы выделил организованный ОАО «Авиапром» круглый стол «Проблемы капитального строительства авиационной промышленности», в котором приняли участие руководители и специалисты более 30 предприятий, проектных организаций и научных центров. Были обсуждены проблемы взаимоотношений заказчиков и проектировщиков, организации и проведения конкурсных процедур и другие актуальные вопросы, решение которых позволит повысить качество и эффективность проектных и строительных работ в авиационной промышленности.

Для консолидации деятельности проектных, строительных и инвестиционных предприятий и организаций отрасли на МАКС-2011 состоялось подписание учредительных документов Некоммерческого партнерства «Ассоциация проектировщиков авиационной промышленности «Авиапромпроект». Наряду с ОАО «Авиапром» в Ассоциацию вошли ЗАО «Казанский Гипрониавиапром», ОАО «ГИПРОНИИАВИАПРОМ» и ОАО «СИБПРОЕКТНИИ-АВИАПРОМ». Как мне представляется, учреждение Ассоциации «Авиапромпроект» позволит повысить качество проектирования объектов и в целом более эффективно решать вопросы капитального строительства и модернизации предприятий авиастроения.

В период проведения авиасалона МАКС-2011 также был подписан ряд международных соглашений. В контексте развития наших отношений с авиастроителями Украины я и президент-генеральный конструктор ГП «Антонов» Дмитрий Семенович Кива подписали Соглашение о сотрудничестве. Оно предусматривает реализацию действующих межгосударственных и межправительственных соглашений в области авиации между Россией и Украиной, сохранение и укреплению научных и производственных кооперационных связей.

На авиасалоне в рамках ранее достигнутой договоренности было подписано соглашение с итальянской компанией «Technoplat S.r.l.», по которому ОАО «Авиапром» получает эксклюзивные права на поставку уникального гальванического оборудования предприятиям России и других стран СНГ.

Хотел бы отметить, что Управление летной службы ОАО «Авиапром», как и в предыдущие годы, осуществляло контроль подготовки и организации полетов российских и зарубежных воздушных судов, участвовавших в летной программе. По общему мнению, летная программа авиасалона прошла успешно, несмотря на неблагоприятные метеословия в отдельные дни.

«АС»: Виктор Дмитриевич, я был свидетелем большого интереса участников и гостей авиасалона к конференции «100 лет авиастроения России», в организации которой ОАО «Авиапром» принимало активное участие.

В.К.: Действительно, мы придавали большое значение проведению Международной научно-практической конференции «100 лет авиастроения России», которую ОАО «Авиапром» организовало под руководством Министерства промышленности и торговли РФ при участии ОАО «Авиасалон». Мне было поручено представить основной доклад с обзором векового пути становления и развития отечественной авиационной промышленности. Он базировался на материалах юбилейного альбома «Век авиастроения России», изданного ОАО «Авиапром».

На конференции с докладами по истории различных направлений отечественного авиастроения выступили известные и авторитетные ученые, руководители авиационного производства и другие специалисты авиационной отрасли: генеральный директор ЦАГИ Б.С.Алешин, руководитель Росавиации А.В.Нерадько, президент-генеральный конструктор ГП «Антонов» Д.С.Кива, президент АССАД В.М. Чуйко, председатель Комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса А.Н.Белоусов, ректор МАИ А.Н.Герасченко, генеральный директор ГосНИИ АС С.Ю.Желтов, президент В/О «Авиаэкспорт» Ф.Н.Мясников, председатель Совета директоров ОАО «ГИПРОНИИАВИАПРОМ» А.А.Пименов, первый заместитель начальника ЛИИ В.В.Цыплаков, генеральный директор НИАТ О.Н.Сироткин, заместитель генерального директора ВИАМ В.В.Антипов.

На мой взгляд, очень важно, что практически все докладчики в своих выступлениях через призму истории отечественного авиастроения анализировали состояние отрасли сегодня и предлагали меры по улучшению положения дел в авиационной промышленности.

В целом, участие ОАО «Авиапром» в авиасалоне МАКС-2011 стало в значительной степени подведением итогов деятельности Общества в интересах авиационной промышленности России и поиском новых подходов к решению проблем отрасли.

«АС»: Виктор Дмитриевич, у Вас большой многолетний опыт работы в отечественном авиастроении, как на производстве, так и в

центрального аппарате Министерства авиационной промышленности СССР. Каково Ваше отношение к некоторым недалёковидным, на мой взгляд, рассуждениям о том, что России не обязательно развивать гражданское авиастроение?

В.К.: Совершенно определенно могу ответить: считаю такие суждения не только не патриотичными, но и контрпродуктивными. Вся история отечественной авиации опровергает подобные предложения. Да, сегодня в отрасли много проблем, как, впрочем, и в других отраслях экономики. Объёмы выпуска авиатехники в настоящее время недостаточны для удовлетворения потребностей отечественной гражданской авиации. Они значительно ниже, чем в СССР. Но это не повод для пессимистических и даже панических настроений.

Необходимо не только обсуждать проблемы авиастроения, но и, в первую очередь, искать и реализовывать пути их решения. На мой взгляд, надо наращивать объёмы производства той гражданской авиатехники, которая уже выпускается на наших предприятиях: SSJ100, Ан-148, современных модификаций семейства Ту-204/214, новых вертолётов и двигателей. Надеюсь, что в установленные сроки будет освоен выпуск среднемагистрального самолёта МС-21.

Мне представляется, что следует принять решения и по оптимизации управления отраслью, совершенствованию законодательного обеспечения её деятельности. Безусловно, одна из важнейших задач — это ускоренное развитие научной, проектно-конструкторской и производственной инфраструктуры отрасли, что, по сути, является главной задачей, поставленной нашими акционерами перед ОАО «Авиапром». У меня нет сомнений, что Россия была, есть и будет великой авиационной державой!

В заключении хотел бы поздравить коллектив ОАО «Авиапром», наших акционеров, партнеров, всех работников отечественной авиационной промышленности и читателей журнала «АвиаСоюз» с 20-летием создания нашего Общества! Желаю всем доброго здоровья и успехов в работе на благо российского авиастроения!

*Беседу вел
Илья Вайсберг*

Редакционный совет и редакция журнала «АвиаСоюз» поздравляют коллектив Открытого акционерного общества «Авиационная промышленность» с 20-летним юбилеем! Желаем здоровья и реализации намеченных планов по дальнейшему развитию отечественной авиационной промышленности!

