



МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ – ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКУЮ ПОДДЕРЖКУ

Предложения по формированию целей, задач и политики партий России в области авиационной деятельности в Российской Федерации



**Виктор Дмитриевич Кузнецов,
Генеральный директор
ОАО «Авиапром»**

ОАО «Авиапром» с момента учреждения в 1993 году ориентировано на решение общеотраслевых задач в интересах своих учредителей и акционеров, которыми являются свыше 300 производственных и научных предприятий и организаций авиационной промышленности. В числе приоритетных направлений деятельности общества - формирование совместно с головными научно-техническими центрами и научно-исследовательскими институтами долгосрочных программ создания, развития производства и сбыта новой авиационной техники; обоснование и подготовка проектов законодательных и нормативных актов в интересах авиапромышленности; управление авиационной деятельностью в экспериментальной авиации; участие в подготовке бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства предприятий авиационной промышленности и выполнение полного

комплекса проектных и строительных работ в качестве генподрядчика...

Вся деятельность ОАО «Авиапром» ориентирована на максимальное участие в реализации государственной промышленной политики России в области авиастроения, выраженной в программных документах Правительства.

«Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года» (далее «Основы политики») были утверждены Президентом РФ 3 февраля 2001 года (Пр-241).

Главная проблема состоит в том, что они практически не выполняются, так как отсутствует механизм ответственности органов политической власти по контролю за реализацией мероприятий, предусмотренных в Основах политики.

Опыт стран с многопартийной политической системой и развитым гражданским обществом показывает, во-первых, что стратегические национально-государственные интересы и приоритеты в сфере экономики являются базовыми для всех партий и поэтому остаются неизменными при смене правящей партии. Во-вторых, модернизация и перевод экономики на инновационные рельсы везде происходили при регулирующей роли и мощной поддержке государства, а также при активном участии общественно-политических структур, прежде всего парламентских партий.

В настоящее время разрабатывается проект Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, и мы считаем, что партии должны принять активное участие в их формировании и обеспечении реализации.

Для партий различной политической ориентации этот документ должен стать основой политики по раз-



**Владимир Апакидзе,
Председатель Совета
директоров ОАО «Авиапром»**

витию авиационной промышленности и авиационной деятельности в целом.

В целях информационной поддержки принятия решений, имеющих стратегическое значение для социально-экономического развития и обеспечения безопасности России, мы предлагаем вниманию партий и широкой общественности анализ состояния авиационной деятельности, а также перечень основных задач и мероприятий, реализация которых необходима для преодоления системного кризиса и динамичного развития отрасли.

Представленный проект Основных положений политики партии «...» в области авиационной деятельности (в сокращении) основан на совместных разработках специалистов ОАО «Авиапром» и отраслевых государственных научных центров. Мы готовы к его широкому обсуждению, уточнению и дополнению с учётом национально-государственных интересов в авиационной деятельности.



АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ авиационной деятельности в Российской Федерации

I. Задачи развития авиационной деятельности и промышленности определены «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года» (Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 г № 1662-Р), которая предусматривает:

1. Создание высококонкурентной авиационной промышленности.
2. Возвращение ее на мировой рынок в качестве третьего производителя по объему гражданской продукции.
3. Достижение 10-15% уровня мирового рынка продаж гражданской авиационной техники в 2020-2025 годах.

Эта Концепция определяет направления развития промышленности:

1. Создание перспективных образцов воздушных судов и двигателей.
2. Развитие производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиационной отрасли.
3. Государственная поддержка экспорта и лизинга авиационной техники.
4. Совершенствование законодательной и нормативной правовой базы.

II. Анализ состояния авиационной деятельности, проведенный в ОАО «Авиапром», показал, что она находится в системном кризисе, который характеризуется следующими положениями:

- отрасль авиационной промышленности разделена на корпорации, взаимодействие которых не регламентировано;
- созданная структура не обеспечивает реализацию государственных интересов в развитии авиационной промышленности и конституционных прав населения на свободу передвижения;
- до 50% авиаперевозок осуществляется гражданской авиацией за рубеж, в то время как в развитых странах 10-15%;
- парк гражданской авиации страны состоит из 50 типов воздушных судов, в основном зарубежного производства, вместо 15-20.
- тариф на авиаперевозки в гражданской авиации России составляет до 100% среднемесячного дохода населения, в то время как в развитых странах 15-20%;
- отсутствует орган государственной власти по государственному регулированию работ разработчиков, производителей и эксплуатантов гражданской авиации.

III. Проблемы авиационной деятельности и направления путей их решения

Следствием реформ, проведенных в 1990-х годах, явилось:

1. Сокращение объема гражданских перевозок воздушным транспортом.
 2. Прекращение серийного производства авиационной техники.
 3. Ослабление государственного руководства авиационной деятельностью в России.
- В итоге:
- гражданская авиация стала элитным видом транспорта;
 - конституционное право граждан России на свободу передвижения не реализуется;
 - не обеспечивается национальная безопасность страны

даже в условиях региональных конфликтов;

- качественно устарел парк гражданской авиации;
- авиационная промышленность загружена не более, чем на 30%;

Кризис в авиационной деятельности является системным и для его ликвидации необходимы комплексные меры по совершенствованию государственного регулирования и законодательской деятельности в областях организации авиационных перевозок, формирования рынка, системы заказов, серийного производства и процессов интеграции промышленности.

1. Проблемы воздушных перевозок в России.

Объем воздушных пассажирских перевозок в стране начал резко сокращаться с 1992 года после распада СССР снизился до 40 млн. пассажиров в год, что практически в 3 раза ниже уровня 1991 года.

С начала 21 века количество перевезенных пассажиров росло в среднем на 10-12 % в год в основном на международных линиях. При этом объем перевозок на международных линиях составляет до 60 %, тогда как в 1990 году он составлял 12,5 %. По неофициальным данным, воздушным транспортом пользуются не более 3 % населения страны, что соответствует слабо развитым странам.

Особенно резко сократился объем перевозок на местных воздушных линиях, включая части страны, где воздушные перевозки являются единственным средством сообщения с остальной территорией России. Количество аэродромов местных линий сократилось по сравнению с 1992 годом почти в 10 раз. Поручение Президента Российской Федерации от 26 мая 2004 года № Пр-866 о принятии мер по развитию малой авиации и транспортной инфраструктуры в регионах страны не реализуется.

Гражданская авиация в стране стала элитным видом транспорта, недоступным для основной массы населения.

2. Проблемы авиационного парка.

В настоящее время зарегистрировано более 5000 гражданских воздушных судов, из которых реально эксплуатируется меньше половины. Ежегодно парк сокращается в среднем на 100-150 самолетов. Почти 800 воздушных судов устаревших модификаций имеют возраст свыше 25 лет, и срок летной годности которых заканчивается. Более половины российского парка не удовлетворяют перспективным требованиям ИКАО по экологическим характеристикам.

Парк гражданской авиации страны, основу которого составляют воздушные суда разработки 40-50-летней давности с расходом ресурса 70-80%, нуждается в коренном переоснащении.

В составе парка эксплуатируется более 50 типов зарубежных воздушных судов производства США, Европы, Канады, Бразилии в количестве до 400 единиц и 3 типа нового поколения отечественных самолетов (Ил-96, Ту-204, Ту-214) в количестве 40 единиц. Потребность российских авиакомпаний в новых самолетах в течение ближайших 10 лет может составить более 600 единиц.

В настоящее время авиакомпании проявляют все больший интерес к приобретению зарубежных, в первую очередь подержанных, самолетов.

Вместе с тем, по данным НИИ авиационной промышленности, отечественные самолеты нового поколения не уступают





зарубежным по летно-техническим и эксплуатационным характеристикам, а по стоимости дешевле.

Интерес авиакомпаний к зарубежным самолетам определяется следующими факторами:

1). Развитой и стабильной системой лизинга, позволяющей получать самолеты в кратчайшие сроки, а поддержанные – из консервации непосредственно после заказа, с более низкими лизинговыми ежемесячными платежами.

2). Качественно лучшей системой послепродажного обслуживания, обеспечивающей восстановление летной годности воздушных судов в течение нескольких часов на основе внедрения информационных технологий и создания региональных центров технического обслуживания и ремонта.

Не малую роль в этом вопросе играет заинтересованность авиакомпаний в организации, прежде всего зарубежных, а не внутренних маршрутов и привлечение зарубежных пассажиров. В средствах массовой информации периодически поднимается вопрос о получении откатов (до 10%) органами, принимающими решения о поставках зарубежных самолетов.

3. Проблемы авиационной промышленности.

Системный кризис в авиационной деятельности в стране в значительной степени отразился на функционировании авиационной промышленности. Если в 1990 году в СССР было выпущено более 500 самолетов, из которых около 100 гражданских, а в 1992 году в Российской Федерации – более 80 гражданских магистральных самолетов, то уже к середине 1990-х годов и в дальнейшем выпуск не превышал 10-15 единиц. В 2009 году в отрасли работали 290 предприятий и организаций, на которых было занято 450 тыс. человек.

В основном авиационная промышленность сохраняется за счет экспортных поставок, главным образом военной техники, составляющей 61,3% от объемов производства. На мировом рынке российская авиационная промышленность обеспечивает до 25 % объема продаж военной авиации и более 30 % вертолетов.

Отрасль продолжает обеспечивать большой объем выпуска гражданской продукции (медицинское, приборное, энергетическое, технологическое оборудование, товары для населения), который составляет 18,5 % общего объема продукции.

Загрузка авиационной промышленности составляет не более 30-40 % от проектных мощностей, износ основных фондов достигает 70 %, более 64% оборудования не соответствует современным технологиям и требует замены. Продолжает оставаться недостаточным объем фундаментальных научно-исследовательских работ в области гражданской и военной техники, в первую очередь – двигателестроения, бортового оборудования и агрегатов, тренажеростроения, информационных технологий.

Кризис в авиационной промышленности, которая является системообразующей отраслью, негативно отражается на деятельности смежных отраслей промышленности (приборостроительной, радиотехнической, металлообрабатывающей, металлургической, химической, общего и специального машиностроения и др.).

Одной из причин кризиса в авиационной промышленности является отсутствие в стране организованного рынка авиационной техники, обеспечивающего формирование системы долгосрочных, твердых и предварительных консолидированных заказов на отечественную авиационную технику. Отсутствуют реальные государственные и нормативно-правовые механизмы стимулирования создания, производства и приобретения отечественной авиационной техники для восстановления и развития внутренней транспортной системы страны.

4. Состояние и проблемы межгосударственного партнерства в авиационной промышленности

Конкурентоспособность создаваемой авиационной техники на внутреннем и международном рынках может быть достигнута при условии внедрения новейших технологий в разработку и производство. Задачи расширения сотрудничества с зарубежными фирмами в настоящее время предусматриваются в программах и решениях по развитию отечественной авиационной промышленности. При этом подчеркивается, что сотрудничество должно быть направлено на внедрение новейших технологий в работу отечественных организаций и предприятий на основе приобретения лицензий и новейшего оборудования. В первую очередь это относится к авиадвигателестроению, бортовому оборудованию и агрегатам, по которым констатируется значительное отставание от мирового уровня.

Вместе с тем, создаваемые в настоящее время самолеты Суперджет-100 и МС-21 ориентированы в значительной степени не на внутренний, а на зарубежный рынок и используют не отечественные, а зарубежные двигатели и оборудование.

При создании интегрированных структур и корпораций в авиационной промышленности предполагалось, что они будут создавать составные части летательных аппаратов с использованием новейших технологий. Вместо этого на Суперджет-100 используется до 80% зарубежных изделий, которые создаются и будут поставляться зарубежными фирмами с участием отечественных.

Аналогичная организация сотрудничества с зарубежными фирмами может быть реализована при создании ближнесреднего магистрального самолета МС-21, для которого в эскизном проекте предусматривается широкое участие зарубежных фирм.

5. Направления и мероприятия по развитию авиационной деятельности.

Прежде всего, должна быть четко определена цель государственной политики в развитии авиационной деятельности в стране – обеспечение конституционного права граждан страны на свободу перемещения и обеспечение национальной безопасности и обороноспособности на современном уровне.

Необходимо обеспечить оснащение вооруженных сил современной авиационной техникой и высокоточным оружием, обеспечивающими стратегическую роль авиации в современных военных конфликтах.

Авиационная общественность России с большим удовлетворением восприняла заявления Президента Российской Федерации о необходимости мощного рывка в развитии традиционно сильных для страны четырех высокотехнологичных сфер промышленности, включая авиастроение. Достижение этой цели может быть обеспечено только при мощной и скоординированной поддержке государства, организованном общественно-политическом контроле через партийные структуры, в том числе парламентские фракции.

Правительством Российской Федерации утверждена Концепция программы социально-экономического развития страны до 2020 года, предусматривающая подъем авиационной промышленности.

Необходима разработка программы инновационного развития авиационной промышленности страны, обеспечивающей потребности внутреннего рынка в новых воздушных судах, сохранение за Россией статуса мировой авиационной державы и освоение к 2020-2025 годам 10-15% мирового рынка авиационной техники.

Эта программа должна содержать комплекс мер, сочетающий экономические стимулы и методы административного воздействия, направленные на достижение указанной цели:





1). Обеспечение четкой координации деятельности разобщенных федеральных органов государственной власти, участвующих в управлении авиационной деятельностью при нечетких рамках их ответственности и полномочий (Минтранс, Минпромторг, Минобороны, МЧС, государственные службы, агентства).

Эти функции должны быть предусмотрены в положении о Военно-промышленной комиссии, задачах ее аппарата и реализованы в процессе реорганизации авиационной отрасли.

2). Должно быть обеспечено государственное регулирование деятельности интегрированных структур и корпораций, созданных в авиационной промышленности, направленное на реализацию государственных интересов.

3). Должен быть предусмотрен комплекс мер по субсидированию авиакомпаний и пассажиров на социально значимых внутренних маршрутах и в труднодоступных регионах страны, обеспечивающих право населения на свободу передвижения на уровне развитых стран, при котором средний тариф на авиаперевозки должен составлять не более 15-20 % от среднего дохода граждан.

4). Должны быть предусмотрены субсидии авиационным и лизинговым компаниям на приобретение отечественных воздушных судов нового поколения, обеспечивающие долгосрочные, консолидированные заказы на создание и серийное производство авиационной техники прежде всего для внутреннего рынка. Объем основных фондов авиационных лизинговых компаний должен быть существенно увеличен, в том числе за счет бюджетных средств, и обеспечивать заказы на создание и производство более 100 гражданских магистральных самолетов в год. Необходимо сформировать государственный заказ на производство воздушных судов для гражданской, военной и специальной авиации страны.

5). Обеспечение бюджетного финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по перспективным конкурентоспособным авиационным проектам с учетом их значения для решения оборонных, внешнеполитических и социально-экономических задач, развития науки, техники и новейших технологий.

7). Стимулирование законодательской деятельности по подготовке нормативно-правовых актов в области развития авиации и авиационной промышленности.

Эти задачи и мероприятия по их реализации рекомендуем определить в Основных положениях политики партии «...», проект которых прилагается.

**ПРОЕКТ ОСНОВНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ПОЛИТИКИ ПАРТИИ
в области авиационной деятельности на период до
2020 года и дальнейшую перспективу
(Проект излагается в сокращении)**

1. Общие положения

1. Основные положения политики Партии в области авиационной деятельности (далее - Основы политики) определяются, исходя из государственных интересов Российской Федерации, и включают главные цели, основные принципы, стратегические приоритеты государственной политики и основные меры государственного регулирования в области авиационной деятельности Российской Федерации.

2. Основы политики конкретизируют и развивают положения Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года в сфере развития авиации и авиационной деятельности Российской Федерации.

Правовой базой Основ политики являются Конституция Российской Федерации, федеральные законы и нормативные правовые акты Российской Федерации, а также принятые Российской Федерацией международные обязательства в области авиационной деятельности.

3. Основы политики представляют собой базис для системы экономического и правового государственного регулирования развития авиационной деятельности, государственной поддержки и защиты российских разработчиков, эксплуатантов и собственников авиационной техники.

4. Объектами государственного регулирования в области авиационной деятельности Российской Федерации являются государственная авиация, гражданская авиация, экспериментальная авиация, авиационная промышленность, авиационная инфраструктура, система организации воздушного движения, авиационные кадры и авиационные образовательные учреждения и организации, а также система взаимных связей между ними.

**II. Государственные интересы Российской Федерации
в области авиационной деятельности**

5. Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности определяются:

- значением авиации для решения оборонных, внешнеполитических и социально-экономических задач, развития науки, техники и новейших технологий;
- размерами территории страны;
- недостаточным развитием наземных транспортных коммуникаций, особенно в районах Севера, Дальнего Востока и Сибири;

6. Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности формируются с учетом:

- усиления влияния военной авиации на соотношение сил в мире, на сохранение стратегической стабильности, на ход и исход войн и военных конфликтов;
- углубления интеграционных процессов и международного разделения труда на мировом рынке авиационной техники и авиационных услуг;
- обострения конкурентной борьбы между развитыми странами мира, авиастроительными объединениями и авиа-транспортными компаниями в целях завоевания сегментов мирового рынка авиационной техники и авиационных услуг;
- повышения качества авиационной техники военного, специального, гражданского и двойного назначения, а также уровня авиационных услуг;
- развития науки и технологий в области авиационной промышленности.

7. Государственные интересы Российской Федерации в области авиационной деятельности предусматривают:

- сохранение за Российской Федерацией статуса мировой авиационной державы в сфере изучения, освоения и использования воздушного пространства;
- обеспечение гарантированного доступа Российской Федерации к мировому воздушному пространству и беспрепятственной эксплуатации ее воздушных судов на международных авиалиниях;
- обеспечение транспортной доступности всей территории Российской Федерации, включая труднодоступные районы Севера, Дальнего Востока и Сибири;
- развитие научно-технического, экспериментального, производственно-технологического и кадрового потенциалов, необходимых для обеспечения авиационной деятельности Российской Федерации;





- поддержание потенциала государственной и гражданской авиации на уровне, достаточном для обеспечения обороны и безопасности Российской Федерации;
- развитие потенциала гражданской авиации и авиатранспортных коммуникаций, обеспечивающих грузовые и пассажирские авиатранспортные услуги и воздушные перевозки;
- достижение и поддержание качества отечественной авиационной техники на уровне, соответствующем требованиям международных стандартов;
- расширение присутствия отечественных авиационных организаций Российской Федерации на внутреннем и внешнем рынках авиационной техники и авиационных услуг;
- увеличение доли участия авиационных организаций Российской Федерации в международных проектах по созданию, производству авиационной техники и предоставлению авиационных услуг.

III. Главные цели, основные принципы, стратегические приоритеты и основные меры политики Партии в авиационной деятельности

8. Главные цели политики Партии в сфере развития авиации:
- реализация и защита государственных интересов Российской Федерации в области авиационной деятельности;
 - обеспечение требуемого уровня национальной безопасности Российской Федерации в области авиации;
 - эффективное использование и укрепление авиационного потенциала Российской Федерации;
 - укрепление позиций Российской Федерации на мировом рынке авиационной техники и авиационных услуг;
 - обеспечение высокого уровня и устойчивого развития авиатранспортных услуг для нужд экономики и населения Российской Федерации;
 - обеспечение авиационной безопасности и безопасности полетов воздушных судов с учетом требований международных стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО).
9. Основные принципы Основ политики в сфере развития авиационной деятельности:
- соблюдение государственных интересов Российской Федерации в области авиации и авиационной деятельности;
 - осуществление государственного регулирования развития авиации и авиационной деятельности в Российской Федерации;
 - применение эффективной программно-целевой методологии планирования и реализации мер государственного регулирования развития авиации в Российской Федерации;
 - сбалансированное инновационное развитие основных составляющих авиационного потенциала;
 - динамичное развитие научно-технического, экспериментального, производственно-технологического и кадрового потенциалов, обеспечивающих авиационную деятельность Российской Федерации, на основе внедрения мировых достижений науки, техники, информационных и управленческих технологий;
 - взаимовыгодное и равноправное партнерство авиационных организаций Российской Федерации в международных проектах по разработке, производству авиационной техники и предоставлению авиационных услуг.
10. Стратегические приоритеты Основ политики в сфере развития авиации:
- повышение эффективности в реализации принимаемых мер государственного регулирования развития авиационной

деятельности в Российской Федерации;

- поддержание и развитие потенциала государственной авиации в соответствии с потребностями Вооруженных Сил Российской Федерации, других видов войск, воинских формирований и органов, призванных при любых условиях развития военно-политической обстановки обеспечить безопасность, суверенитет и территориальную целостность Российской Федерации;
- развитие потенциала гражданской авиации на основе перспективных отечественных «прорывных» технологий и совместных продуктов международной кооперации,
- инновационное развитие авиационной промышленности на основе опережающего научно-технического задела по прорывным технологиям, обеспечивающим разработку и производство принципиально новых конкурентоспособных образцов авиационной техники;
- развитие потенциала авиационной промышленности на основе модернизации ее материально-технической базы, обеспечивающей производство высокотехнологичной и конкурентоспособной на мировом рынке авиационной техники;
- развитие потенциала экспериментальной авиации на основе внедрения мировых достижений науки, техники, информационных и прорывных технологий в экспериментальную базу авиационной промышленности;
- совершенствование функциональной и организационно-управленческой структуры государственного авиационного сектора науки;
- повышение конкурентоспособности воздушного транспорта на основе системных структурных преобразований и повышения эффективности авиатранспортных компаний, коммуникаций и услуг;
- модернизация и развитие авиационной транспортной инфраструктуры федерального, регионального и местного значения, единой системы организации воздушного движения, системы метеорологического обеспечения и единой системы авиационно-космического поиска и спасения;
- поддержка и развитие авиационных кадров и системы авиационных образовательных учреждений и организаций;
- повышение уровня безопасности эксплуатации авиационной техники государственной, гражданской и экспериментальной авиации;
- усиление конкурентных позиций авиационных организаций Российской Федерации на мировом рынке авиационной техники и авиационных услуг;
- содействие в авиационной деятельности интеграции Российской Федерации с другими государствами, в том числе с участниками Содружества Независимых Государств;
- осуществление защитных мер в отношении критической зависимости в сфере развития авиации и авиационной деятельности Российской Федерации от зарубежных стран;
- совершенствование нормативной правовой базы авиационной деятельности, её гармонизация и унификация с международными стандартами.

(Полный текст проекта Основных положений политики Партии в области авиационной деятельности можно получить в

ОАО «Авиапром»

101000, г. Москва, Уланский переулок, 22 (а/я 208)

Тел.: 8 (495) 607-58-23, факс: 8 (495) 607-52-23

E-mail: oao_aviaprom@mail.ru

