



**Опираясь на традиции и опыт –
устремленность в будущее!**

2014

75 лет назад, 11 января 1939 г., Указом Президиума Верховного Совета СССР был образован Народный комиссариат авиационной промышленности (НКАП) СССР.

Чем было обусловлено создание первого государственного органа в ранге министерства для управления отраслью, какое значение имело это для развития авиастроения в нашей стране и какие уроки можно извлечь из опыта деятельности НКАП (с 1946 г. – Минавиапрома) СССР для более эффективного решения сегодняшних задач по развитию отечественного авиастроения в соответствии с национально-государственными интересами?

На эти вопросы редакция журнала попросила ответить генерального директора ОАО «Авиапром» Виктора Дмитриевича КУЗНЕЦОВА, который с 1961 г. работает в авиационной промышленности, в том числе в аппарате Минавиапрома СССР.



Создание Наркомата авиационной промышленности СССР было обусловлено несколькими объективными факторами: динамичным наращиванием в нашей стране научной, опытно-конструкторской, производственной и кадровой базы авиастроения в предшествующие двадцать лет, особенно в 1930-е годы, расширением и усложнением кооперационных связей с предприя-

Уроки управления отечественным авиастроением: к 75-летию создания Наркомата авиационной промышленности СССР

тиями – поставщиками материалов и комплектующих из разных отраслей, значительно возросшим оборонным значением авиации, необходимостью ускоренно преодолеть технологическое отставание в авиастроении, прежде всего от Германии, которая открыто готовилась к очередному походу на восток. В связи с этой нависшей угрозой необходимо было продолжить создание мобилизационных мощностей для быстрого наращивания производства современной боевой авиатехники в условиях военного времени. Таким образом, статус и структура созданного государственного органа соответствовали масштабу, сложности и значению объекта управления – авиационной промышленности, фактически и юридически ставшей отраслью экономики страны.

Система государственного регулирования авиационной промышленности и объем выделяемых ресурсов на ее развитие менялись по мере восстановления экономики и масштабной индустриализации страны, наращивания потенциала авиастроения. В декабре 1918 г. было создано Главное правление объединенных авиапромышленных заводов Отдела металлов Всероссийского Совета Народного Хозяйства (ВСНХ) РСФСР. В 1921 г., когда только начинало возрождаться производство отечественных самолетов, статус госоргана по управлению авиастроением был повышен до Авиаотдела Техническо-производственного управления ГУВП

ВСНХ РСФСР – СССР. В январе 1925 г. в составе ВСНХ был создан Государственный трест авиационной промышленности (Авиатрест), при котором сформировали Технический совет из руководителей военно-промышленных органов, ученых ЦАГИ и крупнейших конструкторов. Также при Авиатресте создали Центральное конструкторское бюро (ЦКБ), которому подчинили все действовавшие на авиазаводах опытно-конструкторские отделы по самолето- и моторостроению.

Перед авиационной промышленностью страны во все исторические периоды государственная власть ставила стратегическую задачу по достижению высшего мирового уровня в эффективности производства и качестве выпускаемой авиатехники.



Дальний бомбардировщик АНТ-42 (Пе-8), 1939 г.

Планы и текущая деятельность руководителей всех уровней, ученых и конструкторов основывались на этой базовой установке. Поэтому уже в декабре 1918 г., в разгар гражданской войны и борьбы с иностранной интервенцией, советское правительство поддержало инициативу профессора Николая Егоровича Жуковского и авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева по созданию ЦАГИ –

в будущем крупнейшего центра авиационной науки. А в 1925 г., после первых шагов по возрождению отечественной авиационной промышленности из полной разрухи, были поставлены сверхзадачи: организовать массовую разработку и крупносерийное производство новой гражданской и военной авиатехники собственными силами, создать современную военнотехническую базу для обороны страны и поднять техническую боевую мощь Вооруженных Сил «до уровня первоклассных европейских армий».

Мощный импульс развитию отечественной авиационной науки и техники дала индустриализация страны, перевод всей хозяйственной жизни общества на новый технологический уклад за счет электрификации и формирования мощных территориально-промышленных комплексов. Резкий скачок в развитии металлургии, энергетики, станкостроения, химической промышленности вывел нашу страну на первое место в Европе и второе (после США) место в мире по объему промышленного производства, что значительно расширило возможности в создании и серийном выпуске гражданской и военной авиатехники нового поколения. Реконструировались старые и строились новые самолетостроительные, авиамоторные, приборные, агрегатные заводы, оснащаемые современным оборудованием.

Динамично развивалась научно-исследовательская и опытно-конструкторская база. Ученики основоположника мировой авиационной науки Н.Е. Жуковского — талантливые ученые Б.С. Стечкин, В.П. Ветчинкин, Б.Н. Юрьев, выдающиеся конструкторы Д.П. Григорович, С.В. Ильюшин, С.А. Кочергин, В.М. Петляков, Н.Н. Поликарпов, А.Н. Туполев, А.А. Микулин, В.Я. Климов, Д.А. Швецов, С.К. Туманский и другие сформировали передовую отечественную школу самолето- и моторостроения.

В разных регионах страны, с привязкой к опытно-конструкторским и производственным центрам авиастроения, формировалась сеть специализированных учебных заведений для подготовки инженеров, технических специалистов и высококвалифицированных рабочих.

С конца 1920-х годов развитие народного хозяйства страны, в том

числе авиастроения, приобрело плановый характер. Госплан СССР организовал стратегическое и среднесрочное планирование комплексного развития авиационной промышленности в тесной увязке с планами развития других отраслей и экономики в целом. Были серьезно уточнены стратегические задачи в области авиации. Например, в первом пятилетнем плане на 1928-1932 г.г. требовалось обеспечить «достижение



Каганович Михаил Моисеевич,
Нарком авиационной промышленности СССР с 1939 по 1940 г.

темпов роста гражданской авиации до уровня передовых капиталистических стран, организацию производства моторов отечественной конструкции и отказ от импорта иностранных моторов, значительное расширение опытного строительства для поиска самолетов лучших типов». Общее число гражданских самолетов намечалось довести за пятилетку до 4000 единиц. Особая роль отводилась авиации в политическом, хозяйствен-

ном и культурном строительстве тех районов, где отсутствовали или были слабо развиты другие виды транспорта, включая районы Крайнего Севера. Намечалось создание и развитие линий, связывающих столицу с удаленными регионами страны, промышленными центрами, а также международных авиалиний.

За счет развития производственной базы и наращивания выпуска самолетов, совершенствования организации и технологий, поставленные задачи были выполнены как по развитию гражданской авиации, так и по производству военной авиатехники. За годы первой пятилетки было построено 56 типов опытных самолетов и 17 типов опытных моторов, из которых в серийное производство было запущено 11 типов самолетов и 5 типов моторов. Если в 1928 г. отрасль располагала 12 заводами, в том числе 6 самолетостроительными, в большинстве своем относившимися к мелким и средним предприятиям с устаревшим изношенным оборудованием, то к концу пятилетки она имела уже 31 предприятие с новыми или реконструированными производственными мощностями и продолжала интенсивно развиваться. Были внедрены новые технологии (пневматическая клепка, точная штамповка, электросварка и другие), введена специализация цехов и осваивался поточный метод, что позволило почти в два раза сократить производственный цикл постройки самолета с 6-7 месяцев до 3,5. Это позволило быстро наращивать серийный выпуск авиатехники различного назначения, прежде всего — военной.



Сборка скоростного бомбардировщика Ту-2,
весна 1941 г., завод 156



Шахурин Алексей Иванович,
Нарком авиационной промышленности СССР с 1940 по 1946 г.

Например, за 1927-1928 годы всего было выпущено 608 самолетов, а в 1932 г. — 2509, в 1933 г. — 4115. Количество истребителей в ВВС за пятилетку увеличилось более чем в 3 раза, тяжелых бомбардировщиков — почти в 8 раз. При этом технический уровень отечественных самолетов вплотную приблизился к лучшим зарубежным образцам. Хотя слабым местом оставалось авиадвигательное, еще продолжался импорт некоторых материалов и комплектующих. Отсутствовали образцы самолетов-штурмовиков для поддержки наземных войск. Предстояла напряженная работа по увеличению скорости и высоты полета, радиуса действия.

Вторая пятилетка (1933-1937 г.г.) стала для авиационной промышленности новым этапом развития опытного самолетостроения. За этот период число ОКБ увеличилось с 8 до 24, а в следующие два года — до 30. Число инженеров-конструкторов, работавших в них, увеличилось в два с лишним раза, до 3166 человек в 1939 г. Многие ОКБ возглавили молодые талантливые авиаконструкторы, включая С.А. Лавочкина, П.О. Сухого, А.И. Микояна. В ЦАГИ конструкторская бригада Н.И. Камова в 1934 г. создала боевой двухместный автожир А-7 для корректировки артогня и разведки, который выпускался серийно до 1943 г.

Значительное развитие получило отечественное авиационное вооружение: боевые самолеты и вертолеты оснащались новыми типами пулеметов и пушек, по ТТХ значительно превосходивших зарубежные, бомб, прицелов. Впервые в мире были

созданы авиационные ракеты, которые показали свою эффективность уже в 1939 г. в боях у Халхин-Гола...

Важной особенностью предпринятого в 1930-е годы нового строительства авиационной промышленности явилось освоение восточных регионов страны. Были введены в строй самолетостроительные заводы в Горьком, Воронеже, Иркутске, Новосибирске, Комсомольске-на-Амуре, Казани, авиадвигательные заводы в Перми, Воронеже, Казани. Такая географическая направленность обеспечивала равномерное промышленное и социально-экономическое развитие регионов страны, хотя диктовалась, прежде всего, военно-стратегическими соображениями, правильность которых полностью подтвердилась в ходе Великой Отечественной войны.



Штурмовики Ил-2

К концу 1930-х годов научно-технический и производственный потенциал авиационной промышленности нашей страны значительно увеличился, но организационно авиастроение пока не представляло из себя единый комплекс. В 1930-х годах методом проб и ошибок активно шел поиск оптимальной системы государственного регулирования и организационной структуры авиационной промышленности. В марте 1930 г. создали Всесоюзное объединение авиационной промышленности, у которого многократно менялся вышестоящий государственный орган: первоначально это было Главное управление металлопромышленности ВСНХ СССР, потом Наркомат по военным и морским делам, далее — прямое подчинение ВСНХ, еще через месяц в ВСНХ создали отраслевой главк. С января 1932 г. авиастроение

находилось в ведении наркомата тяжелой, и с декабря 1936 г. — оборонной промышленности СССР, где создавались соответствующие отраслевые главки. При этом только в августе 1931 г. в состав авиапромышленности включили государственные центры авиационной науки — ЦАГИ и ЦИАМ, и после создания в 1932 г. — ВИАМ. Авиационное моторостроение и приборостроение управлялись самостоятельными главками вплоть до создания отраслевого наркомата в 1939 г. Все это усложняло процессы планирования и принятия решений, размывало ответственность за обеспечение оборонных и социально-экономических потребностей в современной авиатехнике.

Создание государственного органа управления авиационной промышленностью страны со статусом наркомата (по-современному — министерства) должно было решить организационные проблемы, значительно повысить эффективность использования финансовых и других ресурсов, обеспечить комплексное развитие отрасли с полной ответственностью за конечный результат.

11 января 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О разделении Наркомата Оборонной промышленности СССР» был образован Народный комиссариат авиационной промышленности (НКАП) СССР. Согласно Постановлению СНК СССР №4С от 21 января 1939 г., в состав НКАП СССР вошли 1-е, 5-е, 10-е и 18-е (самолетостроительное, слаботочное, приборное, моторостроительное) главные управления Наркомата оборонной промышленности СССР с входящими в них предприятиями, трестами, организациями, особое техническое управление, 3 проектных института (№1, 5, 10), строительные тресты №18, 20, 30, 31 и трест «Оргоборонпром», Московский, Казанский, Рыбинский, Харьковский авиационные институты, Новосибирский инженерно-строительный институт, Московский филиал Ленпромакадемии, Воронежский, Горьковский, Запорожский, Иркутский, Казанский, Московский, Новосибирский, Пермский, Рыбинский и другие авиатехникумы, два рабфака (Московский авиационный и Пермский индустриальный), 33 ФЗУ и десятки других профессионально-технических учебных заведений,

две постоянно действующие авиационные выставки, одна радиовыставка и другие предприятия и организации.

На момент создания наркомата на предприятиях отрасли, в НИИ, ОКБ и других подведомственных структурах трудились 272600 человек.

Первым наркомом авиационной промышленности был назначен Каганович Михаил Моисеевич, который до этого возглавлял подлежащий расформированию Наркомат оборонной промышленности.



Ми-1

10 января 1940 г. наркомом авиационной промышленности назначили Шахурин Алексей Иванович, проработавшего на этой должности весь самый трагический и героический период в истории нашего Отечества. Заместителями наркома были назначены П.В. Дементьев (по общим вопросам), А.С. Яковлев (по опытному самолетостроению), П.А. Воронин (по серийному самолетостроению), В.П. Кузнецов (по опытному моторостроению), В.П. Баландин (по моторам и опытным агрегатам), М.В. Хруничев (по вопросам строительства), В.И. Тарасов (по кадрам), Г.Ф. Шорин (по вопросам снабжения). Все они проявили себя как талантливые организаторы и настоящие подвижники: быстро выявляли и устраняли системные проблемы в отрасли, организовали четкую работу всех структур для достижения конечных результатов, смело брали ответственность за решение сложнейших проблем и добивались максимально возможного в самых критических условиях войны. Поэтому они пользовались большим авторитетом у высшего руководства страны и командования ВВС, у генеральных конструкторов и директоров заводов.

После смены руководства в наркомате была принята новая организационная структура по направлениям деятельности отрасли. После нескольких уточнений и дополнений

к июню 1941 г. она состояла из номерных главков: I — производство истребителей; II — самолетно-агрегатный; III — моторный; IV — моторо-агрегатный; V — приборный; VI — ремонтный; VII — опытных работ по самолетам; VIII — опытных работ по моторам; IX — прокат цветных металлов; X — производство бомбардировщиков; XI — отраслевая наука и НИОКР.

Было проведено распределение заводов и новостроек по новым главам. Эта схема построения НКАП доказала свою эффективность и осталась фактически неизменной на протяжении всей Великой Отечественной войны.

За два с небольшим года, прошедших после создания наркомата, авиационная индустрия организационно перестроилась, резко увеличила производственные мощности и технически перевооружилась. Большинство предприятий были реконструированы и оснащены современным оборудованием. В строй действующих вводились новые крупные предприятия. Если в 1939 г. отрасль имела 17 серийных самолетостроительных заводов, в 1940 г. — 21, то к июню 1941 г. их число достигло 24, из которых 15 выпускали истребительную и легкомоторную авиацию, а 9 — бомбардировочную и штурмовую.



Хруничев Михаил Васильевич,
Министр авиационной промышленности СССР с 1946 по 1953 г.

Авиационные моторы накануне войны производились на 7 серийных предприятиях против 5 в 1939 г., 10 заводов выпускали самолетные агрегаты и 13 — моторные агрегаты, 17 заводов — авиаприборы, 6 — прокат и другую металлопродукцию. Всего к началу войны в систему авиационной



Ан-2

промышленности входило свыше 100 предприятий. Общая численность работников в авиационной промышленности к середине 1941 г. почти удвоилась и составила 466,4 тыс. человек. В том числе на самолетостроительных и моторостроительных заводах отрасли число рабочих достигало 174,4 тыс. человек.

В предвоенные годы был значительно увеличен научно-технический и опытно-конструкторский задел, но при этом наркомат ужесточил отбор наиболее эффективных проектов для запуска в серию. Во второй половине 1940 г. и в начале 1941 г. началось производство боевых самолетов новых типов: истребителей Як-1, МиГ-3, ЛаГГ-3, легендарных пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и штурмовиков Ил-2. На двух заводах было развернуто производство легких бомбардировщиков Су-2. Готовился выпуск лицензионных транспортных самолетов ПС-84 (впоследствии Ли-2), в Воронеже приступили к строительству скоростного бомбардировщика Ер-2. Был подготовлен для запуска в серийное производство скоростной бомбардировщик Ту-2, один из лучших бомбардировщиков Второй мировой войны.

Главным результатом деятельности Наркомата авиационной промышленности СССР и входящих в его состав предприятий и организаций было обеспечение стратегического превосходства отечественной военной авиации над авиацией фашистской Германии и ее сателлитов. К июню 1941 г. авиационная промышленность нашей страны выпускала более 50 самолетов в день, — больше, чем Германия и ее союзники.



Дементьев Петр Васильевич,
Министр авиационной промышленности СССР с 1953 по 1977 г.
(в 1957 – 1965 гг. – Председатель Госкомитета по авиационной технике, Министр СССР)

За первые три месяца войны их суточное производство удвоилось! Всего за годы войны было поставлено в войска 142775 самолетов, из них 118140 боевых. К началу 1945 г. советские ВВС в 7,9 раза превосходили противника по числу самолетов, при этом лучшего качества.

Все это достигалось в сложнейших условиях, в том числе связанных с потерей в самом начале войны большей части ресурсной базы, оставшейся на оккупированной территории (включая почти все производство авиационных металлов и тонкостенных труб), беспрецедентной по масштабам и срокам эвакуацией с прифронтовой зоны в глубокий тыл заводов авиационной промышленности (85% от их общего числа), которые перебазировались вместе с рабочими и запасами материалов.

Четкая организация на всех уровнях управления, самоотверженный и эффективный труд работников авиационной промышленности уже к концу 1941 г. обеспечили и количественное, и качественное превосходство советских ВВС перед противником на московском направлении, в 1942 г. — в Сталинградской битве, а с лета 1943 г. — повсеместное стратегическое превосходство над немецкой авиацией, и в конечном итоге полную победу над ней.

Эффективная организация деятельности авиационной промышленности страны в предельно экстремальных условиях накануне и в ходе войны воспитала и закалила целое



Ту-144

поколение руководителей и специалистов отрасли. После преобразования 15 марта 1946 г. отраслевого наркомата в Министерство авиационной промышленности СССР первыми его руководителями были сподвижники Алексея Ивановича Шахурина — Михаил Васильевич Хруничев (с 1946 по 1953 г.) и Петр Васильевич Дементьев, возглавлявший отрасль до 1977 г. Министры авиационной промышленности по работе в предвоенную и военную пору хорошо знали личные и деловые качества всех генеральных конструкторов, директоров и главных инженеров заводов, руководителей отраслевых научных и образовательных центров. Имея проверенные кадры высококлассных профессионалов на предприятиях и в организациях и владея полной информацией о состоянии дел на каждом из них, Минавиапром СССР обеспечил эффективный перевод отрасли на мирные рельсы, ускоренное создание и крупносерийный выпуск военной и гражданской реактивной авиатехники, большого семейства вертолетов различного назначения, самолетов стратегической авиации.

В первые послевоенные годы были разработаны и запущены в серию учебно-тренировочный самолет Як-18 (первый полет в 1946 г.), который выпускается до сих пор, реактивный истребитель МиГ-15 (1947 г.), а также самый массовый в мире биплан-долгожитель многофункциональный самолет Ан-2 (1947 г.).

Среди наиболее значительных достижений отечественных авиастроителей в 1950–60-х гг. — создание и организация серийного выпуска стратегического бомбардировщика Ту-95 (1952 г.), среднего военнотранспортного самолета Ан-12 (1957 г.), дальнего бомбардировщика Ту-22 (1959 г.), самого эффективного и надежного многоцелевого транспортного вертолета Ми-8 (1962 г.), транспортно-боевого вертолета Ми-24 (1969 г.) — надежной и неприхотливой боевой машины армейской авиации; семейства пассажирских самолетов: дальнемагистрального Ту-114 (1957 г.), ближнемагистрального Ту-134 (1963 г.), среднемагистрального Ту-154 (1968 г.) и первого в мире сверхзвукового реактивного пассажирского лайнера Ту-144 (1968 г.).

В 1970-е гг. был создан и начал серийно производиться широкофюзеляжный пассажирский самолет-аэробус для внутренних и международных авиалиний Ил-86 (1977 г.), а Вооруженные Силы страны получили новые военно-транспортные самолеты Ил-76 (1971 г.) и Ан-72 (1977 г.), уникальный высотный истребитель-перехватчик МиГ-31 (1975 г.), истребители четвертого поколения Су-27 и МиГ-29 (1977 г.), а также другие отличные самолеты и вертолеты различного назначения.

Министры авиационной промышленности СССР Казаков Василий Александрович (с 1977 по 1981 г.), Силаев Иван Степанович



Ан-50 и истребители МиГ-31

(с 1981 по 1985 г.) и Сысцов Аполлон Сергеевич (с 1985 по 1991 г.) достойно продолжали традиции, заложенные их легендарными предшественниками. Под их руководством было проведено масштабное техническое и технологическое переоснащение научных и производственных предприятий для разработки и выпуска авиатехники четвертого поколения, обеспечено создание большого научно-технического и опытно-конструкторского задела, который используется до сих пор.

Создание и организацию серийного выпуска конкурентоспособной гражданской и военной авиатехники, чаще всего превосходившей лучшие зарубежные аналоги, Министерство авиационной промышленности СССР обеспечивало при значительно меньших ресурсах, чем ведущие авиационные страны.



Казakov Василий Александрович,
Министр авиационной промышленности СССР с 1977 по 1981 г.

В 1980-е г.г. на новой технологической базе были созданы и запущены в серию непревзойденный стратегический ракетоносец Ту-160 (1981 г.), тяжелый военно-транспортный самолет Ан-124 «Руслан» (1982 г.), боевые вертолеты Ми-28 (1982 г.) и Ка-50 (1982 г.), перспективные конкурентоспособные пассажирские самолеты с улучшенными характеристиками дальнемагистральный широкофюзеляжный Ил-96 (1988 г.) и среднемагистральный Ту-204 (1989 г.), модификации которых выпускаются и сейчас. Настоящим научно-техническим и технологическим апогеем отечественной авиационной науки и промышленности стали производство сверхтяжелого транспортного самолета Ан-225 «Мрия»



МиГ-29

(1988 г.), а также создание и первый в мире автоматический полет много-разового космического корабля «Буран» (1988 г.).

Отечественное авиастроение полностью удовлетворяло текущие и перспективные потребности в пассажирских и грузовых перевозках внутри страны, в том числе на развитой сети региональных и местных авиалиний, а также возраставший экспорт в зарубежные страны на всех континентах. Было обеспечено оснащение Вооруженных Сил СССР и его союзников самыми эффективными военными самолетами и вертолетами. К концу 1980-х г.г. в распоряжении главкома ВВС было до 10 тысяч боевых, транспортных и специальных самолетов различных модификаций, что делало Военно-воздушные силы страны мощнейшими в мире. Наша страна действительно стала великой авиационной державой.

Из представленного краткого экскурса в историю создания и функционирования системы государственного управления отечественным авиастроением, можно сделать обобщающий вывод: под руководством созданного в 1939 г. отраслевого наркомата авиационная промышленность стала единым слаженным научно-техническим и технологическим комплексом, обеспечивающим ускоренное сбалансированное развитие всех своих подотраслей и ресурсной базы, прежде всего кадровой, максимально эффективное использование собственных и выделяемых государством финансовых и материально-технических ресурсов, решение всех текущих и стратегических национально-государственных задач в области авиационной деятельности даже в самых экстремальных условиях.

После преобразования в 1946 г. отраслевого наркомата в Министерство авиационной промышленности СССР были сохранены базовые основы системы управления и органи-



Ми-24

зационной структуры, принципы подбора и расстановки кадров исключительно по их профессиональным и другим деловым качествам, стратегическое и среднесрочное планирование на основе всестороннего изучения и анализа текущих и перспективных потребностей страны и ее союзников в авиации для обеспечения высокого уровня обороноспособности и социально-экономического развития, а также с учетом мировых тенденций в авиационной деятельности, положительного и отрицательного опыта других стран с развитой авиационной промышленностью, прежде всего США как единственного в то время реального конкурента.

Безусловными принципами при разработке и реализации всех проектов в авиастроении были ориентация на достижение существенного превосходства создаваемой гражданской и военной авиатехники по ключевым параметрам над лучшими зарубежными аналогами, а также расчет исключительно на собственные силы, без чего невозможно обеспечить конкурентные преимущества и технологическую безопасность. Потенциал Минавиапрома СССР позволял успешно реализовывать эти принципы, которые являются базовыми для любой страны, претендующей конкурировать на мировом рынке военной и гражданской авиатехники, а также на технологическую, и в конечном итоге — социально-политическую



Ту-160

независимость. Для этого имелись функционирующие как один организм передовые отечественные школы самолето-, вертолето-, моторостроения и авиационного вооружения, авиационная наука, которая и зародилась в России, мощная научно-техническая база ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИАС, ВИАМ, ЛИИ, других отраслевых научно-исследовательских и проектных институтов, развитая система специализированных образовательных учреждений всех уровней, своевременно переоснащенные под новый технологический уклад КБ и заводы с подготовленными и хорошо мотивированными кадрами.

Высокий уровень развития отрасли был обеспечен эффективным управлением со стороны Наркомата — Министерства авиационной промышленности СССР, усилиями миллионов людей, — нескольких поколений советских конструкторов, ученых, руководителей предприятий, специалистов разного профиля и рабочих, летчиков-испытателей. Выдающиеся результаты деятельности работников авиационной промышленности по достоинству были отмечены высшими государственными наградами СССР и после 1991 г. — Российской Федерации. 191 человек удостоены звания Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации, в том числе 5 человек — дважды Герои Советского Союза (Ахмет-хан Султан, С.П. Денисов, В.К. Коккинаки, Г.М. Паршин, П.А. Таран); 290 работников отрасли удостоены звания Героя Социалистического Труда, в том числе три человека (С.В. Ильюшин, М.В. Келдыш и А.Н. Туполев) — трижды Герои Социалистического Труда и 21 человек — дважды Герои Социалистического Труда. За выдающиеся достижения в области науки и техники более 700 человек стали лауреатами Государственной премии СССР, Ленинской премии и Государственной премии Российской Федерации.

Насколько полезен опыт НКАП — Минавиапрома СССР в современных радикально изменившихся социально-политических и экономических условиях?

Специалисты ОАО «Авиапром» в предыдущих номерах журнала «АвиаСоюз» опубликовали много материалов с детальным анализом современного состояния отечественной авиационной промышленности. В том числе о проблемах ее комплексной модернизации и ускоренного перевода на новый технологический уклад, по масштабу сопоставимых с индустриализацией нашей страны. Поэтому сейчас отмечу только важнейшие, на мой взгляд, проблемы отрасли.



Силаев Иван Степанович,
Министр авиационной промышленности СССР с 1981 по 1985 г.

Авиационная промышленность России в современный исторический период по своему организационному, техническому и кадровому состоянию словно вернулась в середину 20-х — начало 30-х годов прошлого века. Как и прежде, государство постоянно увеличивает объем выделяемых ресурсов на восстановление и развитие авиастроения, но при этом присутствует разобщенность производственных, конструкторских, научных

организаций в реализации общегосударственных задач. Созданные в последнее десятилетие госкорпорации и иные интегрированные структуры, как в предвоенные годы государственные тресты и объединения, не обеспечивают главную консолидирующую роль авиационной промышленности в качестве локомотива инновационного развития российской экономики. Существующие программные документы развития авиационной промышленности не конкретизируют механизмы обеспечения роста производительности труда, повышения конкурентоспособности авиационной продукции, реализации кадровой политики в отрасли, вопросы технической и технологической безопасности в условиях увеличивающейся кооперации с зарубежными производителями и поставщиками, и, наконец, даже не декларируют персональную ответственность за производство авиационной продукции в заданных объемах и в установленные сроки.

Ни одна из интегрированных структур не берет на себя ответственность за конечный результат — создание и производство полностью отечественных конкурентоспособных гражданских самолетов разных типов в соответствии с потребностями российского рынка. В итоге он уже заполнен зарубежными самолетами. КБ, входящие в структуру ОАО «ОАК», не имеют ни одного проекта нового самолета с полностью российской комплектацией, к тому же типаж создаваемых перспективных самолетов ограничен практически одним узкофюзеляжным пассажирским МС-21. Нет ни опытно-конструкторского задела по гражданским самолетам нового поколения, ни серийного производства авиатехники,



Су-27



Ил-96

сопоставимого хотя бы с второразрядными зарубежными авиастроительными компаниями.

Все эти проблемы носят организационный характер и упираются в отсутствие государственного общотраслевого координирующего центра, который был бы уполномочен разрабатывать программы комплексного развития всех подотраслей, авиационной науки и отраслевой образовательной сети, создания научно-технического и опытно-конструкторского задела с учетом перехода на новый технологический уклад, формирования инновационно-технологической сети для коммерциализации разработок, организации производства перспективной военной и гражданской авиатехники новых поколений, а также распределять все бюджетные финансовые ресурсы, выделяемые авиационной промышленности, и осуществлять оперативный контроль за целевым использованием выделенных средств и реализацией финансируемых программ и проектов.

Для преодоления технологического отставания в авиастроении, накопившегося за период радикальных социально-политических и экономических перемен во второй половине 80-х и в 90-е годы прошлого века, прежде всего необходимо улучшить кадровую политику, значительно повысить требования к уровню профессиональной квалификации и управленческого опыта руководителей отрасли. Направления деятельности предприятий должны задавать

генеральные конструкторы, от которых в первую очередь зависит конкурентоспособность создаваемой авиатехники, а не «менеджеры», управляющие «финансовыми потоками». При этом, учитывая реалии сегодняшнего времени, требуется бережнее относиться к высокопрофессиональному директорскому корпусу предприятий авиационной промышленности.



Сыцов Аполлон Сергеевич,
Министр авиационной промышленности СССР с 1985 по 1991 г.

Проводя аналогии с историческим периодом 30-х годов прошлого века, хочу отметить существенную разницу в отношении общественности к нашей отрасли: состояние всенародной любви и уважения к авиации и ее создателям в то время, и определенную инертность общества к проблемам авиации и отечественного авиастроения сегодня. Это проявляется в безапелляционной и некомпетентной критике авиационной деятельности

со стороны отдельных руководителей исполнительных органов власти, в появлении лоббистских групп, продвигающих на российский рынок зарубежную (чаще подержанную) авиатехнику, в кадровом голоде как на производстве, так и в летной работе, и, конечно, в отсутствии системной информационно-просветительской работы в обществе по пропаганде великих достижений отечественных авиастроителей в разные периоды истории.



Ту-204

Я не сомневаюсь, что общими усилиями мы решим организационные и другие проблемы, возвратим отечественную авиационную промышленность на инновационный путь развития и реализуем поставленные Президентом и Правительством задачи по наращиванию производства конкурентоспособной военной и гражданской авиатехники российской разработки. Эту уверенность придают и отечественный исторический опыт, включая выдающиеся успехи в авиастроении под руководством Наркомата — Министерства авиационной промышленности, и последовательные масштабные усилия государства по комплексной модернизации научно-технической и производственной базы нашей отрасли, беспрецедентная финансовая поддержка создания и выпуска новейших образцов боевой авиатехники и авиационного вооружения, мероприятия по формированию конкурентоспособной системы продаж продукции авиапромышленности на отечественном и мировом рынках.

Пользуясь случаем, поздравляю акционеров и партнеров ОАО «Авиапром», всех коллег и читателей журнала «АвиаСоюз» с юбилейным для нашей отрасли 2014 годом, желаю всем крепкого здоровья, благополучия, новых творческих и производственных свершений на благо развития отечественного авиастроения.

АВИАПРОМ 
www.oao-aviaprom.ru



Ан-225 «Мрия» с «Бураном»