

## АО «АВИАПРОМ»: ТРИДЦАТЬ ЛЕТ НА СЛУЖБЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ



*6 декабря исполнится 30 лет со дня создания Российского союза объединений, ассоциаций, предприятий и организаций авиационной промышленности (Россоюза «Авиапром», преобразованного в 1993 году в открытое акционерное общество «Авиапром», с 2019 г. – АО «Авиапром»).*

*О целях создания и деятельности этой организации, внесшей общепризнанный вклад в консолидацию и сохранение отечественной авиационной промышленности в 90-е годы прошлого века и сейчас решающей многие общепромышленные задачи, редакция журнала попросила рассказать авторитетного в отрасли руководителя с 60-летним стажем работы, в том числе в аппарате Минавиапрома СССР, члена Совета по авиационному строительству коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации, генерального директора ОАО «Авиапром» с 2008 по 2019 год, председателя Совета директоров АО «Авиапром» Виктора Дмитриевича КУЗНЕЦОВА.*

– Основной целью создания Россоюза «Авиапром» являлось обеспечение координации деятельности сотен производственных предприятий и научных организаций отрасли в условиях разорванных производственно-экономических связей и не сформированной промышленной политики нашего государства в сложный переходный период в конце 20 века.

О деструктивных политических процессах в Советском Союзе в конце 1980-х годов, которые в 1991 году привели к его распаду, о последовавшем глубоком системном кризисе в экономике Российской Федерации, и особенно в авиационной промышленности, которая ранее представляла из себя глубоко интегрированный научно-технический и производственно-технологический комплекс, одновременно оказавшийся разорванным на части,

разделённые границами новых государств, возникших на обломках СССР, – мы подробно рассказали в многочисленных журнальных публикациях.

Поэтому, учитывая формат журнальной статьи, коротко расскажу о вкладе Россоюза «Авиапром» и его правопреемника – акционерного общества «Авиапром» в сохранение авиационной промышленности России в 1990-х годах и о последующей многогранной деятельности нашего Общества в интересах развития предприятий-акционеров и в целом отрасли.

Российский союз объединений, ассоциаций, предприятий и организаций авиационной промышленности (Россоюз «Авиапром») был учрежден предприятиями и организациями, находившимися в ведении Министерства авиационной промышленности СССР, на общем собрании их представителей



**ГЕРАЩЕНКО**

**Александр Николаевич** – президент Россоюза «Авиапром» – генеральный директор ОАО «Авиапром» в 1991 – 2005 годах



**СЫЦОВ**

**Аполлон Сергеевич** – вице-президент Россоюза «Авиапром» – заместитель генерального директора ОАО «Авиапром» в 1991 – 1995 годах



**БАРДИН**

**Юрий Александрович** – первый вице-президент Россоюза «Авиапром» – первый заместитель генерального директора ОАО «Авиапром» в 1991-1997 годах, председатель Совета директоров ОАО «Авиапром» в 1993-1999 годах

30 октября 1991 года. Перед этим, в июле-августе, руководство Министерства организовало серию подотраслевых совещаний с обсуждением мер по возможной минимизации последствий начавшихся разрушительных процессов.

**Устав Россоюза «Авиапром» был зарегистрирован в Московской регистрационной палате 6 декабря 1991 г.**

В Россоюз вошли научные и производственные предприятия всех подотраслей авиационной промышленности бывшего Советского Союза.

Президентом Россоюза «Авиапром» руководители предприятий и научных организаций отрасли единодушно избрали Александра Николаевича Геращенко, исполнявшего тогда обязанности Министра авиационной промышленности. Первым вице-президентом Россоюза был избран Юрий Александрович Бардин и вице-президентом Аполлон Сергеевич Сыцов.

Ещё до распада Советского Союза по постановлению неконституционного органа – Госсовета СССР №ГС-13 от 14 ноября 1991 года и постановлению Правительства РСФСР №8 от 15 ноября 1991 года Министерство авиационной промышленности СССР 1 декабря 1991 года прекратило свою деятельность. 400 из 1100 сотрудников Министерства перешли

в Россоюз «Авиапром», в том числе все начальники главных управлений.

Для обеспечения функционирования Департамента авиационной промышленности Минпрома Российской Федерации, который возглавил бывший заместитель министра А.Г. Братухин, туда перешли 60 ведущих сотрудников бывшего Минавиапрома СССР, в том числе большинство заместителей начальников главков.

В сложный переходный период, когда особенно остро стоял вопрос сохранения авиационной отрасли как таковой, все возникающие вопросы решались в Россоюзе «Авиапром» и Департаменте авиационной промышленности Минпрома согласованно и оперативно. При этом сотрудники отраслевых структур равнозначно воспринимали указания президента Россоюза и генерального директора Департамента.

У истоков и организации многосторонней деятельности Россоюза «Авиапром» и его правопреемника АО «Авиапром» помимо **А.Н. Геращенко, Ю.А. Бардина, А.С. Сыцова** стояли и другие авторитетные руководители и специалисты отрасли: **Константин Николаевич Казённов, Владимир Михайлович Фадеев, Николай Михайлович Орлов, Виктор Александрович Зеленов, Валерий Георгиевич Поносов,**



**Владимир Тимофеевич Иванов, Александр Михайлович Батков, Рамиль Бареевич Урманов, Вадим Вагриевич Павлов, Александр Тимофеевич Ильин, Вячеслав Николаевич Рыбаков, Владимир Валентинович Апакидзе...**

С момента регистрации деятельность Росоюза «Авиапром» была направлена, прежде всего, на оказание реальной помощи предприятиям в обеспечении их выживания (восстановление кооперационных связей, поиск и формирование источников финансирования, решение конкретных вопросов в государственных органах, в том числе назначения – увольнения руководителей предприятий, и др.).

В начале 90-х годов Росоюз «Авиапром» от имени предприятий отрасли подписал первое в истории новой России трехстороннее отраслевое тарифное соглашение, в котором были максимально учтены предложения «Роспрофавиа». Это соглашение стало основой для заключения на предприятиях отрасли коллективных договоров и сыграло важную роль в защите социальных и экономических интересов трудящихся авиационной промышленности.

Совместно с Департаментом авиационной промышленности Минпрома, специалистами НИИ, ОКБ и предприятий была возобновлена активная работа по завершению разработки **Программы развития авиационной техники России до 2000 года**. В середине 1992 года она была утверждена на уровне министров трёх министерств (Минпрома, Минтранса, Миннауки).

Совместно с аналогичными по целям и задачам объединениями, образованными в других отраслях промышленности, при скоординированном «информационном обеспечении» Правительства и подключении средств массовой информации, удалось «продать» в начале 1992 г. принятие **Федерального закона «О конверсии оборонной промышленности» и программы конверсии на 1991-1995 годы**. В соответствии с этим законом (на основании расчётов, в составлении которых принимали участие специалисты Росоюза «Авиапром») стали выделяться бюджетные ассигнования на консервацию и обслуживание мобилизационных мощностей и мобзапасов; на поддержку объектов социальной инфраструктуры и заработной платы непроизводственной численности предприятий; на льготное кредитование через уполномоченные банки (в т.ч. «Авиабанк») конверсионных проектов.

Защита технико-экономических обоснований таких проектов в Минфине осуществлялась специалистами Росоюза, а после его преобразования – специалистами ОАО «Авиапром».

Хотя эти ассигнования быстро «усыхали» (к 1995 году они практически прекратились), в те первые «постсоветские» годы они также помогли избежать массовых увольнений, сохранить квалифицированный персонал «авиационных» специальностей, способный создавать и выпускать авиационную технику. Так в 1992 году удалось наладить кооперацию и обеспечить производство и поставку более 80 гражданских магистральных самолётов (Ил-62М, Ил-86, Ил-96, Ту-154М, Як-42Д, Ту-204, Ан-124) и 337 гражданских вертолётов разных типов (в 1993 году – 72 самолёта и 202 вертолёта, правда, в основном из задела, созданного в советский период).

*Для сравнения:* в 2020 году в несопоставимо лучших условиях при возросшем в десятки раз бюджетном финансировании отрасли на авиазаводах России в составе ГК «Ростех» было произведено 12 ближнемагистральных самолётов SSJ100 с большой долей иностранных комплектующих (из которых 3 не удалось сбыть), и ещё 3 лёгких 19-местных L-410 UVP E-20 – модификации чешской разработки конца 1960-х годов, а также 84 гражданских вертолёта.

Почему такая разница в результатах деятельности? Дело в том, что бывшие руководители и ведущие специалисты Министерства авиационной промышленности, перешедшие работать в Росоюз «Авиапром» и другие отраслевые структуры, обладали глубокими профессиональными знаниями, большим управленческим опытом, владели полной информацией о каждом предприятии авиапрома и изделии авиационной техники. В своей деятельности они опирались на таких же проверенных профессионалов в авиационных КБ и заводах – на «красных директоров», как их тогда называли либеральные чиновники.

С момента учреждения перед Росоюзом «Авиапром» была поставлена задача оперативно перестраивать и организовывать работу по воссозданию и обновлению основных фондов отрасли в новых рыночных условиях, при этом обеспечить комплексное развитие авиационной промышленности, включая социальную инфраструктуру. В 1991 году специализированной структурой Росоюза – отделением инвестиций и развития, преобразованным позже в исполнительную дирекцию фирмы «Авиапроминвест» ОАО «Авиапром», было обеспечено завершение строительства



и сдача в эксплуатацию 117 тыс. кв. метров промышленных площадей, 574 тыс. кв. метров жилья, детских садов на 1840 мест, школ на 3294 учебных места, ПТУ на 400 учащихся, поликлиники на 675 мест. Было введено основных производственных фондов на сумму 1,3 млрд. рублей. К сожалению, 1991 год можно назвать последним годом, когда отрасль, вложив более 1,5 млрд. рублей собственных заработанных средств, обеспечила сохранение и комплексное развитие производственной и социальной инфраструктуры в указанных объёмах.

В Росоюзе «Авиапром» была организована систематическая работа совместно с предприятиями и организациями отрасли по подготовке необходимых законов, нормативно-правовых актов, направленных на защиту отечественной авиапромышленности, обосновывающих её важность для обеспечения обороноспособности и развития экономики страны. Среди этих документов и работ имеет особое значение участие в работе (совместно с Департаментом) по **созданию перечней предприятий и организаций, запрещённых к приватизации** (получивших статус «казённых» и государственных предприятий), а также предприятий, на которых запрещалась приватизация основных фондов и мощностей, работающих на оборону. После неоднократных обоснований и обсуждений на разных уровнях, в конечном итоге эти перечни были утверждены Постановлением Правительства РФ.

В соответствии с Указом Президента РФ от 1 июня 1992 года №721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества» на общем собрании членов Росоюза «Авиапром» было принято решение о его преобразовании в акцио-

нерное общество с тем же объединяющим брендом «Авиапром». Учредительный договор подписали руководители 291 предприятия, представляющие все подотрасли авиационной промышленности России, стран СНГ и Балтии. После длительных непростых рассмотрений и согласований в Минимущества, Антимонопольном комитете и других структурах, Устав ОАО «Авиапром» был официально зарегистрирован 12 февраля 1993 года.

В условиях нарастания системного кризиса промышленного производства в стране, стихийной приватизации и полного паралича не только управления, но и какого-либо регулирования со стороны государственных органов, Советом директоров и Правлением ОАО «Авиапром» были сформированы конкретные меры по минимизации последствий этой «разрухи» для авиапромышленности.

Основные задачи были сформулированы в коллективном труде отраслевых институтов и предприятий, специалистов ОАО «Авиапром» - **«Программе развития гражданской авиационной техники до 2000 года»**, утвержденной первоначально постановлением Верховного Совета РФ от 12 августа 1993 года.

Главное значение этой Программы состояло в том, что она предусматривала финансирование из госбюджета работ по созданию, доводке и сертификации перспективных гражданских самолётов марок «Ил», «Ту», «Як», «Ан», «Бе», вертолетов «Ми» и «Ка», авиационных двигателей к ним, разработку пилотажно-навигационного оборудования, новых материалов и технологий. Перечень самолётов и вертолётов, выпуск которых планировался по этой Программе в 1992 – 2000 годах, полностью закрывал потребности России в современной гражданской авиационной технике, хорошо адаптированной к условиям нашей страны.



Годовое общее собрание акционеров  
ОАО «Авиапром», 2011 г.





Планировалось выпустить за этот период в России и странах СНГ 9049 летательных аппаратов, включая авиацию общего назначения (АОН).

Объём финансирования Программы в 1993 году составил всего 50% от запланированного, а в 1994 году бюджетное финансирование производства гражданской авиатехники практически прекратилось. Несмотря на то, что 26 января 1996 года по Указу Президента Российской Федерации статус этой Программы был повышен до «Федеральной целевой программы развития авиационной техники России до 2000 года», в 1996 и 1997 годах её профинансировали всего на 16% от плана.

Одновременно с проблемами в авиационной промышленности в России и странах СНГ с 1992 года нарастал кризис рынка гражданской авиатехники: дезинтеграция отечественных авиакомпаний, падение реальных доходов населения и рост цен на авиабилеты привели к резкому – в 2,5 раза – падению спроса на авиаперевозки и, соответственно, на новую авиатехнику. Быстро деградировала и сокращалась внутренняя сеть аэродромов, особенно региональной и местной авиации. Увеличилась доля зарубежных рейсов, в том числе за счёт так называемых «челноков», вынужденных летать за границу за недорогим ширпотребом для продажи на стихийных рынках в России.

Ситуацию ещё больше осложняло почти полное обнуление оборонных заказов. С сотен боевых самолётов и вертолётов они снизились до единичных экземпляров.



В.Д. Кузнецов обсуждает с председателем ПРОФАВИА Н.К. Соловьёвым проект Резолюции II Съезда авиапроизводителей России. 2015 г.

Остроту ситуации несколько сгладили крупные экспортные контракты на поставку боевой авиатехники в Китай, Индию, Малайзию, Вьетнам и некоторые другие страны, а также последовавшие соглашения на организацию производства, поставку технологического оборудования, агрегатов, двигателей, бортового оборудования по лицензионным контрактам на производство боевых самолётов в Китае и Индии.

В 1997-1998 годах были приняты решения, направленные на вывод оборонной промышленности из кризисного состояния. Было обеспечено кредитование экспорта, несколько повышен уровень руководства авиационной промышленностью в федеральных органах исполнительной власти.



АО «Авиапром» активно участвует в подготовке и проведении международных авиасалонов и авиационных праздников в России, в том числе обеспечивая контроль безопасности выполнения лётных программ

Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 декабря 1997г. №1552 ОАО «Авиапром» было поручено выполнение важной общетраслевой функции – **регулирование авиационной деятельности в экспериментальной авиации**, что было подтверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2000 г. №344.



Вместе с тем в 1997 году на межгосударственной Российско-Американской комиссии «Гор – Черно-мырдин» были согласованы и реализованы явно протекционистские условия по облегченному доступу на российский рынок американских самолётов фактически без взимания таможенных пошлин и налогов на имущество (как бы в режиме «временного ввоза» сначала на 3 года, впоследствии этот режим был продлен до 7 лет, а по факту - без вывоза).

Представленные ОАО «Авиапром» в Правительство и Госдуму РФ протесты с расчётами и обоснованиями, доказывающими экономическую нецелесообразность таких решений (аналогичные отечественные самолёты по стоимости были в разы дешевле), ущербность таких действий для промышленности и бюджета России, для обеспечения её технологического суверенитета в авиационной деятельности, в правительственных структурах были оставлены без внимания.

Государственной Думой РФ было принято постановление, которым предлагалось Правительству прекратить практику освобождения отечественных авиакомпаний от таможенных платежей при закупке (приобретении в лизинг) зарубежных самолётов. Однако Правительство России проигнорировало и это постановление и стало уже систематически разрешать приобретение в таком режиме самолётов и других зарубежных фирм («Эрбас», «Эмбрайер», «Бомбардье») в больших количествах.

Результат такой «госполитики» был предсказуем и в полной мере проявился в последующие годы: сегодня в действующем парке российских авиакомпаний доля гражданских самолётов зарубежных производителей приблизилась к 100%.

Под разговоры о встраивании в мировой рынок на отечественном рынке авиатехники поддерживается недобросовестная конкуренция её западных производителей.

В итоге «Федеральная целевая программа развития авиационной техники России до 2000 года» была фактически сорвана. Такая же судьба Государственной программы вооружений 1996 – 2005 годов.

Предусмотренные ими сроки создания новой авиатехники, научно-технического задела не имели своей конечной завершённости. Удалось лишь со сдвигом на 4-5 лет довести до состояния лётной годности и сертификации отдельные образцы авиационной техники, разработанные в СССР.

Вместе с тем, сегодня мы можем утверждать, что ключевые задачи по сохранению отрасли в кризисный, переходный период после распада Советского Союза, поставленные руководителями Миновиапрома СССР при создании в 1991 году Россоюза «Авиапром», общими усилиями с промышленными и научными предприятиями были решены к началу нового тысячелетия. Хотя авиационная промышленность и в конце 1990-х годов находилась в глубоком системном кризисе, как и вся экономика страны, появились первые надежды на восстановление и развитие.

В 2000 году с приходом к власти нового руководства страны с участием ОАО «Авиапром» были разработаны, а в 2001 году Президентом Российской Федерации В.В. Путиным утверждены **«Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года».**



Пресс-конференция после подписания соглашения о сотрудничестве между ОАО «Авиапром» и ГП «Антонов». 16.08.2011 г.



Подписание соглашения о сотрудничестве ОАО «Авиапром» и итальянской компании Техноплатс

В обеспечение реализации Основ политики поставлений Правительства Российской Федерации были утверждены **Федеральные целевые программы «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)», «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года».**

ОАО «Авиапром» совместно с отраслевым Управлением Росавиакосмоса, производственными предприятиями, головными научно-техническими и научно-исследовательскими институтами активно участвовало в разработке этих Программ и обеспечивало комплексный мониторинг реализации ФЦП по гражданской авиатехнике.

Таблица ПТ.1

СОГЛАСОВАНО  
 Директор Федеральной службы  
 воздушного транспорта России  
 В.И. Алферов  
 30 июля 1999 г.

СОГЛАСОВАНО  
 Заместитель Министра  
 экономики РФ  
 ОЖИДАЕМАЯ

СОГЛАСОВАНО  
 Генеральный директор  
 Российского авиационно-космического агентства  
 Ю.Н. Коптев  
 30.07.99

потребность в новых воздушных судах на 2001-2015 годы для гражданской, государственной авиации России и на экспорт  
 (левые цифры - потребность гражданской авиации России, правые цифры - общая потребность с учетом поставок для государственной авиации и на экспорт)

Категории ВС	Число пасс. (грузоподъем- ность, т)	Представители категории ВС, находящиеся в эксплуатации и разработке	2001-2015 годы	в том числе:		
				2001-2005 годы	2006-2010 годы	2011-2015 годы
<b>САМОЛЕТЫ:</b>						
<b>МАГИСТРАЛЬНЫЕ:</b> (штук)						
- большой пассажироместности	231-400*	Ил-96-300, Ил-96М	50 - 80	10 - 20	20 - 30	20 - 30
- средней пассажироместности	181-230	Ту-204, Ту-214	120 - 250	25 - 50	35 - 80	60 - 120
- умеренной пассажироместности	131-180	Ту-234	75 - 125	10 - 20	30 - 50	35 - 55
- малой пассажироместности	100-130	Ту-334	150 - 350	30 - 50	50 - 120	70 - 180
Итого магистральных			395 - 805	75 - 140	135 - 280	185 - 385
<b>РЕГИОНАЛЬНЫЕ:</b>						
- большой пассажироместности	51-80	с ТВД - Ил-114, Ан-140 с ТРДД - Ту-324	150 - 245	20 - 75	70 - 80	60 - 90
- средней пассажироместности	26-50	С-80, Ил-112В	140 - 250	20 - 30	60 - 100	60 - 120
- малой пассажироместности	19-25	Ан-38	80 - 235	10 - 40	40 - 85	30 - 110
- легкие многоцелевые	9-18	М-101 «Гжель», М-102, Бе-32К	210 - 310	30 - 60	60 - 110	120 - 140
Итого региональных			270 - 470	30 - 90	90 - 170	150 - 210
Итого пассажирских			850 - 1510	110 - 295	320 - 545	420 - 670
<b>ГРУЗОВЫЕ:</b>						
- большой грузоподъемности	70-120	Ан-124, Ил-96Т	20 - 30	4 - 8	7 - 10	9 - 12
- средней грузоподъемности	30-70	Ан-70, Ту-330, Ил-76ТФ	40 - 115	10 - 30	15 - 40	15 - 45
- умеренной грузоподъемности	15-30	Ту-204С, Ту-214С	30 - 115	8 - 30	10 - 40	12 - 45
- малой грузоподъемности	5-15	Ил-114Т, Миг-110, Бе-200	70 - 190	5 - 30	20 - 70	45 - 90
Итого грузовых			160 - 450	27 - 98	52 - 160	81 - 192
Итого самолетов			1405 - 2765	212 - 533	507 - 985	686 - 1247
<b>Итого вертолетов</b>						
	1-1,3т	Ка-126, Ка-226, Ми-34, Ми-38	500 - 850	40 - 160	160 - 240	300 - 450
	до 600 кг	Ми-34, Ка-115, Ми-52, Ахтай	1157 - 2197	128 - 502	347 - 675	682 - 1020
<b>ВСЕГО ВС</b>			<b>2562 - 4962</b>	<b>340 - 1035</b>	<b>854 - 1660</b>	<b>1368 - 2267</b>

Заместитель директора ФСВТ  
 России  
 В.В. Горлов

Начальник НТУ ФСВТ России  
 В.И. Самохин  
 Зам. начальника ГосНИИ ГА  
 В.Б. Ромашкин

Руководитель Департамента  
 авиационной и космической  
 промышленности  
 Минэкономики России  
 А.Я. Князель

Первый заместитель  
 генерального директора РКА  
 Ю.А. Бардин  
 Директор ЦАГИ  
 В.Т. Дмитриев

Президент АЭВТ  
 Е.Е. Чибирев  
 Президент АО «Авиапром»  
 А.Н. Герашенко

Расчёт ожидаемой потребности России в воздушных судах всех видов на 2001-2015 годы, подготовленный при активном участии ОАО «Авиапром». 1999 г.



Началу работы авиационной промышленности по новым ФЦП предшествовал этап серьёзной подготовительной работы с участием ОАО «Авиапром» в комитетах и комиссиях Государственной Думы и Совета Федерации по обоснованию формирования бюджетных ассигнований на НИР и ОКР, капитальных вложений, стимулированию становления и развития в России лизинга отечественной гражданской авиатехники. Наши специалисты предлагали комплексное сбалансированное развитие всех подотраслей, научно и экономически обоснованный подход к реструктуризации и реформированию авиационной промышленности с учётом сохранения мобилизационных мощностей.

Коллектив ОАО «Авиапром» всегда активно участвовал в открытом обсуждении и непосредственно в подготовке проектов государственных документов, являющихся ключевыми для авиационной промышленности и в целом авиационной деятельности России. В том числе рабочей группой под руководством одного из ведущих наших специалистов – выдающегося учёного и организатора авиационной науки Александра Михайловича Баткова - была доработана редакция **«Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года»**



ОАО «Авиапром» на МАКС-2011

для рассмотрения на заседании Совета Безопасности Российской Федерации, утверждённая Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым 1 апреля 2012 года практически без изменений.

Перед этим, в период выборов Президента Российской Федерации, ОАО «Авиапром» опубликовал в СМИ анализ состояния авиационной деятельности в нашей стране и обращение к партиям России с подробным перечнем конкретных предложений по формированию стратегических целей, задач и политики в этой важной сфере, а также по обеспечению широкой общественно-политической поддержки модернизации и развитию отечественной авиационной промышленности, укреплению её технологической безопасности.



В президиуме конференции по вопросам развития материально-технической базы авиационной промышленности России, прошедшей в рамках МАКС-2011, руководители ведущих проектно-строительных организаций отрасли.  
 Слева - направо: Армяков Р.Т. - генеральный директор ОАО «СИБПРОЕКТНИИАВИАПРОМ», Тихомиров Б.И. - генеральный директор ЗАО «Казанский Гипрониавиапром», Апакидзе В.В. - председатель совета директоров ОАО «Авиапром», Кузнецов В.Д. - генеральный директор ОАО «Авиапром», Давыдкин С.Ю. - генеральный директор ОАО «ГИПРОНИИАВИАПРОМ».



Участники Международной конференции, посвящённой 100-летию авиастроения в России. 2011 г.



Данные предложения легли в основу предвыборной программы в области авиационной деятельности партии «Единая Россия», изданной ею отдельной книгой, а также использовались другими партиями при подготовке их предвыборных программ. В обращении особо отмечалось, что стратегические цели и политика должны формироваться исходя из стратегических национально-государственных интересов, в том числе в авиационной деятельности, которые неизменны в России, как и во всех других странах, и не должны зависеть от смены политической власти.



В.Д. Кузнецов представляет проект итоговой Резолюции 3 Съезда авиапроизводителей России



В.Д. Кузнецов ведёт очередное заседание Проблемного совета ПС-1А НТС Минпромторга России «Производственная, экспериментальная и лабораторно-стендовая база авиационной промышленности», созданного на базе ОАО «Авиапром». 2016 г.

К сожалению, приходится констатировать, что при постоянно увеличивающемся бюджетном финансировании отраслевые корпорации, научные и производственные предприятия авиационной промышленности не обеспечили выполнение основных показателей Программ. «Целевые индикаторы» ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 – 2010 годы и на период до 2015 года», даже после нескольких корректировок, были выполнены на 60 – 70% от предусмотренных уровней.

Такое положение дел в авиапромышленности уже стало хроническим. В прошедшем 2020 году показатели деятельности отрасли опять не достигли целевых индикаторов уточнённой Государственной программы РФ «Развитие авиационной промышлен-

ности» и ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011-2020 годы».

Если в создании и серийном выпуске современных образцов самолётов и вертолётов военного назначения, а также авиационного вооружения, положение дел в последние годы активно выправляется, то в гражданском секторе авиапромышленности ситуация критическая. Она уже привела к практически полной технологической зависимости авиатранспортной системы нашей страны от зарубежных поставщиков гражданской авиатехники и услуг по её обслуживанию, ремонту. При этом в основном из стран блока НАТО во главе с США, открыто объявивших Россию в числе своих врагов (главных угроз).



Заседание в ОАО «Авиапром» президиума Общественного консультационного совета авиапромышленности России, созданного Съездом авиапроизводителей России. Слева-направо: Е.А. Горбунов, Г.В. Новожилов, Е.А. Федосов, В.Д. Кузнецов (председатель Совета), Г.И. Джанджгава. 2016 г.



За 30 лет постсоветского периода кроме сертификации, доведения до состояния лётной готовности и серийного производства летательных аппаратов из научно-технического задела, созданного до 1991 года, модернизации этих летательных аппаратов, был создан и выпускается только ближнемагистральный российско-европейский самолёт SSJ-100 с российско-французским двигателем Sam-146, а также среднемагистральный самолёт MC-21-300 доведен до состояния первых вылетов с двигателем PW1400G-JM американской компании Pratt&Whitney и с первым постсоветским отечественным двигателем широкого применения ПД-14 (на модификации MC-310).

Последние десятилетия у нас в стране нарушается важнейший, общепринятый во всех странах с развитым авиастроением, принцип обеспечения устойчивой деятельности предприятий отрасли: сбалансированность использования имеющихся ресурсов на непрерывное серийное производство всех типов гражданских самолётов, их модернизацию для повышения конкурентоспособности, и на создание новых перспективных (исключительно прорывных) образцов авиатехники. Практически даже отечественным авиакомпаниям ПАО «ОАК» сейчас совершенно нечего поставить, кроме накопившихся непроданных «Суперджетов» с двигателями Sam-146.

О причинах и путях исправления такого положения дел специалисты АО «Авиапром» много раз писали в



Бывший начальник 6 Главка Минавиапрома СССР и один из организаторов Россоюза-ОАО «Авиапром» Н.М. Орлов, ветераны Главка и АО «Авиапром» В.М. Чижова и Л.А. Сафонова передают В.Д. Кузнецову на хранение в ОАО «Авиапром» историческую реликвию – переходящее Красное Знамя министерства

отраслевых журналах, говорили на съездах авиапроизводителей России, в подготовке и проведении которых активно участвовали, на различных отраслевых конференциях и совещаниях.



Участники научной конференции в ОАО «Авиапром» в честь 110-летия со дня рождения легендарного министра авиапромышленности СССР П.В. Дементьева, 2017 г.



Коллектив АО «Авиапром» верен завету основателей Росоюза «Авиапром» и других заслуженных ветеранов авиационной промышленности – всегда действовать «во имя и вопреки». Во имя интересов Отечества и вопреки любым негативным обстоятельствам.

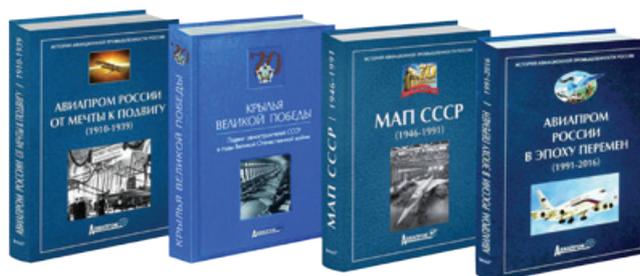
Поэтому мы с оптимизмом смотрим в будущее и нашего трудового коллектива, развивая направления его деятельности и пополняя молодыми профессиональными кадрами, и в будущее отечественной авиационной и авиационно-космической промышленности.

Этот оптимизм подкрепляется всей историей авиастроения в России, богатой великими личностями – учёными, конструкторами, специалистами разного профиля, руководителями заводов и отраслевых органов управления, – подвижническим трудом и талантом которых в сложнейших условиях было обеспечено создание высокоразвитой авиационной промышленности, сделавших нашу Родину общепризнанной великой авиационной державой.

Большой резонанс в авиационном сообществе вызвало издание АО «Авиапром» четырёхтомного труда по истории отечественной авиационной промышленности от её зарождения до наших дней, подготовленного совместно с предприятиями-акционерами Общества и заслуженными ветеранами отрасли. Это не только бесценный опыт. Руководители отраслевых вузов, куда мы направили комплекты книг, правильно отмечают, что знание отечественной истории освоения воздушного, а потом и воздушно-космического пространства, это, прежде всего, мощное средство воспитания у нового поколения сограждан патриотизма, духа подвижничества, творческого подхода к делу и стратегического мышления в интересах Отечества на живых примерах его выдающихся людей.



Вручение Золотой медали им. П.В. Дементьева президенту АССАД В.М. Чуйко, 2011 г.



Также большой оптимизм и гордость за наш талантливый народ мы ощущаем, когда читаем каждый год десятки представлений от предприятий-акционеров на награждения общественными наградами «Золотой медалью имени П.В. Дементьева» за выдающиеся заслуги в авиастроении, почётным знаком «Ветеран авиационной промышленности», достойно проработавшим в отрасли не менее 30 лет, и почётным знаком «Надежда авиастроения» молодым специалистам (до 35 лет), у многих из которых уже имеются изобретения и разработки, внедрённые в приборы и агрегаты, создаваемые ведущими НИИ и КБ для авиатехники нового поколения.





Эти награды были учреждены Советом директоров ОАО «Авиапром» в 2011 году и стали авторитетным общественным признанием значительных достижений и заслуг в создании новых образцов авиатехники и развитии отечественной авиационной промышленности.

Как и все предыдущие годы, АО «Авиапром» ориентировано на максимальное участие в выработке и реализации государственной промышленной политики России в области авиастроения, расширение и укрепление кооперационных связей в отрасли.

### **В числе основных направлений деятельности АО «Авиапром»:**

- регулирование авиационной деятельности в экспериментальной авиации в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации, включающее большой комплекс работ и услуг, выполняемых Управлением лётной службы АО «Авиапром». В том числе по совершенствованию нормативных и методических документов для обеспечения безопасности и эффективности лётных испытаний при разработке и производстве авиационной техники, контролю состояния аэродромной сети и другой материально-технической базы экспериментальной авиации, регулированию деятельности лётно-испытательных подразделений авиастроительных предприятий, по участию в обучении, переподготовке и аттестации их лётчиков-испытателей и других специалистов;

- мониторинг состояния материально-технической базы научных и производственных предприятий отрасли, включая экспериментальную, испытательную и уникальную стендовую, разработка предложений по её модернизации и обновлению с учётом перехода на новый технологический уклад под создание и выпуск авиатехники новых поколений;

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

- выполнение «под ключ» полного комплекса проектных и строительных работ в качестве генподрядчика, комплектация научных и производственных предприятий отрасли современным технологическим оборудованием, в том числе уникальным.

Работы по этим направлениям в АО «Авиапром» успешно выполняют специализированные подразделения с высокопрофессиональными специалистами.

В интересах предприятий-акционеров Общества и в целом отрасли мы развиваем и расширяем направления своей деятельности, при необходимости создаём новые подразделения. Например, по инициативе Управления лётной службы АО «Авиапром» у нас были созданы и действуют Лётно-испытательный центр (ЛИЦ), осуществляющий комплекс работ по испытаниям, доводке, модернизации сверхлёгких гражданских воздушных судов, включая беспилотные, и Сертификационный центр «Авиапром» по добровольной независимой сертификации беспилотных авиационных систем, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлётной массой 30 килограммов и менее, а также сверхлёгких пилотируемых гражданских воздушных судов разного типа.

Развиваются с учётом требований времени подразделения АО «Авиапром» и по другим направлениям деятельности.

В своей работе АО «Авиапром» активно взаимодействует с федеральными органами исполнительной власти, прежде всего с Минпромторгом России, осуществляющими государственное регулирование в области авиапромышленности и авиационной деятельности, комитетами Совета Федерации и Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Советом по авиастроению коллегии Военно-промышленной комиссии РФ, интегрированными структурами авиационной промышленности, отраслевыми организациями – АССАД, Союзом авиапроизводителей России, ПРОФАВИА.

Своими делами мы стараемся оправдать наш девиз: «Опираясь на традиции и опыт – устремлённость в будущее!»

**В заключение поздравляю коллективы предприятий-акционеров, членов Совета директоров, ветеранов и сотрудников АО «Авиапром» с юбилеем нашего Общества!**

**От всей души желаю всем доброго здоровья, творческого дерзновения и новых успехов на благо развития отечественной авиапромышленности, укрепления обороноспособности и экономического могущества нашей Родины!**