

Авиапром 30 ЛЕТ

Опираясь на традиции и опыт – устремленность в будущее!



6 декабря 2021 г. исполняется 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»).

В июле 2021 г. генеральным директором этого авторитетного в отрасли предприятия был избран Дмитрий Анатольевич Волошин, ранее возглавлявший Управление летной службы АО «Авиапром».

«АС»: Дмитрий Анатольевич, как Вы восприняли избрание Вас на пост генерального директора АО «Авиапром», коллектив которого внес большой общепризнанный вклад в сохранение авиационной промышленности России в тяжелейшие 1990 гг., и в двухтысячных решает большой комплекс общеотраслевых задач?

Д.В.: Я воспринял это назначение как выражение большого доверия со стороны уважаемых мною людей, настоящих профессионалов, посвятивших свою жизнь развитию отечественной авиации и авиационной промышленности. Доверие, которое я обязан оправдать.

«АС»: Вы возглавили АО «Авиапром» в юбилейный для него год. Какие ключевые события и результаты деятельности в 30-летней истории вашего Акционерного общества «Авиапром» и Россоюза, правопреемником которого оно является, Вы бы отметили?

Д.В.: Руководители и сотрудники АО «Авиапром» с большим вниманием и уважением относятся к истории отечественной авиации и авиационной промышленности. Ее неотъемлемой частью является и новейшая история «В эпоху перемен», как назвал этот период бывший генеральный директор, а сейчас председатель Совета директоров АО «Авиапром» Виктор Дмитриевич Кузнецов. Под его руководством в качестве

главного редактора АО «Авиапром» за несколько лет подготовило при участии предприятий отрасли и издало четырехтомную серию книг о зарождении и развитии авиастроения в России. Этот факт сам по себе показывает высокий уровень культуры и разносторонней образованности руководителей предприятий авиационной промышленности.

В последнем томе данной исторической серии на документальных фактах и живых примерах, что называется, из первых рук участников и свидетелей событий, довольно полно отражен вклад Россоюза «Авиапром», созданного в конце 1990-х гг., в сохранение отечественной авиационной промышленности.

Меня особенно привлекло в этих книгах то, что история показана через судьбы и деятельность конкретных людей – руководителей отрасли и предприятий, НИИ, КБ, авиаконструкторов, ученых, инженеров разного профиля.

Четыре сотни руководителей и ведущих специалистов бывшего Министерства авиационной промышленности СССР, в том числе все начальники отраслевых главков, не разбежались в то смутное время и не поддались искушению предлагаемыми



Ветераны Минавиапрома СССР: генеральный директор в 2008-2018 гг., председатель Совета директоров АО «Авиапром» с 2018 г. В.Д. Кузнецов, президент АССАД В.М. Чуйко, заместитель генерального директора – директор фирмы «Тяжелые самолеты и вертолеты» ОАО «Авиапром» в 1993-2018 гг. Н.М. Орлов, генеральный директор ОАО «Авиапром» в 2005-2008 гг. К.Н. Казеннов

высокими должностями и окладами в коммерческой сфере. Они как «300 спартанцев» встали на пути хаоса и развала в госуправлении и во всех других сферах, своевременно консолидировав вокруг себя все здоровые силы в отрасли для спасения коллективов предприятий и налаживания их деятельности в новых рыночных условиях.

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

В АО «Авиапром» этих людей лично знают и работали под их непосредственным руководством только наши ветераны — председатель Совета директоров Виктор Дмитриевич Кузнецов, заместитель генерального директора Владимир Михайлович Фадеев и другие. Но поскольку моя военная деятельность была связана с Военно-транспортной авиацией, где я летал в том числе на самолете Ан-124, хорошо понимаю, какими гигантскими и сложными инженерными сооружениями должны быть цеха и стапеля авиазавода для их производства. А создавалось это под личным руководством Аполлона Сергеевича Сысцова, который возглавлял Ульяновский авиационно-промышленный комплекс (УАПК) им. Д.Ф. Устинова на стадии его строительства и пуска, а в 1985-1991 гг. был министром авиационной промышленности СССР.

Между прочим, с 1985 г. курировал завершение проектно-строительных работ на УАПК, наряду с огромным числом всех других строек авиа-

промышленности, В.М. Фадеев как начальник профильного Главка Минавиапрома — ГУПИКС. Его заместителем в этом Главке с 1988 г. работал В.Д. Кузнецов, переведенный из 6 Главка министерства, отвечавшего за создание и производство тяжелых самолетов и вертолетов... Сейчас на площадях УАПК — авиазавод АО «Авиастар-СП», где разворачивается серийное производство столь необходимых в Военно-транспортной и гражданской авиации модернизированных Ил-76МД-90А и на их базе — современных самолетов-топливозаправщиков Ил-78М-90А. Так что я косвенно давно знаком и с основателями Россоюза «Авиапром», и с нашими ветеранами МАП СССР по выдающимся конечным результатам их труда еще в советское время.

Мы все помним начало 1990-х гг. — время безудержного обесценивания денег при многомесячных задержках зарплаты, массовых банкротств и бандитской приватизации под речью пришедших к власти «младореформаторов» о том, что рыночная стихия сама все наладит, главное — это отстранить государство от управления промышленностью и экономикой в целом.

Удивительно, что в этих условиях профессионалам высочайшей квалификации и талантливым организаторам из МАП СССР, перешедшим в Россоюз «Авиапром» и созданный тогда же Департамент авиационной промышленности Роспрома, удалось быстро наладить кооперацию сотен предприятий отрасли и выпустить в 1992 г. более 80 гражданских магистральных самолетов (включая новейшие тогда Ту-204 и Ил-96, гиганты Ан-124) и 337 гражданских вертолетов разных типов, а в 1993 г. — 72 самолета и 202 вертолета. Сейчас авиационной промышленности России хотя бы приблизиться к таким результатам:

в прошлом году выпущено всего 15 гражданских самолетов (12 ближнемагистральных SSJ100, три легких 19-местных L-410 UVP E-20) и 84 гражданских вертолета.

Для руководителей и специалистов Россоюза и потом ОАО «Авиапром» всегда был характерен государственный стратегический подход к делу в интересах сохранения и развития авиационной промышленности России.

Важнейшими результатами их деятельности, в том числе совместно с отраслевыми НИИ, ОКБ и заводами, являются:

- завершение разработки **Программы развития авиационной техники России до 2000 года**, которая в середине 1992 года была утверждена на уровне руководителей трех министерств (Минпрома, Минтранса, Миннауки);

- активное участие в обосновании и продвижении **принятия в 1992 г. Федерального закона «О конверсии оборонной промышленности» и программы конверсии на 1991-1995 годы**. В соответствии с этим законом (на основании расчетов, в составлении которых принимали участие специалисты Россоюза «Авиапром»), стали выделяться бюджетные ассигнования на консервацию и обслуживание мобилизационных мощностей и мобзапасов; на поддержку объектов социальной инфраструктуры и заработной платы непроизводственной численности предприятий авиационной промышленности; на льготное кредитование через уполномоченные банки (в т. ч. «Авиабанк») конверсионных проектов. Защита технико-экономических обоснований таких проектов в Минфине осуществлялась специалистами Россоюза, а после его преобразования — специалистами ОАО «Авиапром»;



Первый испытательный полет Ту-160М с двигателями ЕК-32-02, 2020 г.



ЛИС авиазавода АО «Авиастар-СП»



Испытательные полеты Су-57 на КнаААЗ, 2016 г.



Испытания двигателя ПД-14 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ в АО «ЛИИ им. М.М. Громова», 2016 г.

- создание перечней предприятий и организаций, запрещенных к приватизации (получивших статус «казенных» и государственных предприятий), а также предприятий, на которых запрещалась приватизация основных фондов и мощностей, работающих на оборону. Эти перечни в итоге были утверждены Постановлением Правительства РФ;

- подписание Россоюзом «Авиапром» от имени работодателей первого в истории новой России трехстороннего отраслевого тарифного соглашения, 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;

- подготовка совместно с отраслевыми институтами и предприятиями «Программы развития гражданской авиационной техники до 2000 года», утвержденной первоначально постановлением Верховного Совета РФ от 12 августа 1993 г. В дальнейшем по Указу Президента РФ от 26 января 1996 г. статус этой Программы был повышен до «Федеральной целевой программы развития авиационной техники России до 2000 года». Она предусматривала финансирование из госбюджета работ по созданию, доводке и сертификации перспективных гражданских самолетов и вертолетов всех российских ОКБ, авиационных двигателей к ним, разработку пилотажно-навигационного оборудования, новых материалов и технологий. Планировалось выпустить за этот период в России и странах СНГ 9049 летательных аппаратов, включая авиацию общего назначения (АОН);

- начало выполнения ОАО «Авиапром» важной общепромышленной функции — регулирования авиационной деятельности в экспериментальной авиации в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 декабря 1997 г. № 1552 (в дальнейшем эта функция была подтверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2000 г. № 344);

- участие руководителей и специалистов ОАО «Авиапром» в 2000 г. в рабочей группе по разработке «Основ политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года», утвержденных Президентом Российской Федерации В.В. Путиным в 2001 г.;

- участие совместно с отраслевым Управлением Росавиакосмоса, производственными предприятиями, головными научно-техническими и научно-исследовательскими институтами авиационной промышленности в разработке Федеральных целевых программ «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)», «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»;

- проведение комплексного мониторинга выполнения ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» за весь период ее действия;

- работа действующего с 2008 г. на базе ОАО «Авиапром» отраслевого проблемного совета ПСИА НТС Минпромторга России («Производственная, экспериментальная и лабораторно-стендовая база авиационной промышленности»);

- доработка специалистами ОАО «Авиапром» редакции

«Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года» для рассмотрения на заседании Совета Безопасности Российской Федерации, утвержденная Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым 1 апреля 2012 г. практически без изменений. По предложению ОАО «Авиапром» впервые к Основам госполитики был приложен перечень мероприятий по их реализации с ежегодной проверкой выполнения...

Здесь приведена небольшая часть законодательных и нормативно-правовых актов, в подготовке проектов которых Россоюз и потом ОАО «Авиапром» активно участвовали в указанный период и последующие годы. Участие в разработке и реализации промышленной политики России в области авиационной и сейчас остается одним из важнейших направлений деятельности АО «Авиапром».

При этом, начиная со стадии инициирования и подготовки таких документов, руководителям и специалистам всегда требовалось представлять в органах государственной власти веские обоснования необходимости их принятия вообще, а также именно в таком виде и в этот период времени. Для достижения нужного результата коллектив Россоюза — ОАО «Авиапром» активно участвовал в многочисленных совещаниях, конференциях, круглых столах, проводимых в федеральных законодательных и исполнительных органах власти всех уровней, в ведущих отраслевых институтах... Это невидимая кропотливая работа, без которой не обойтись, поскольку в конечном итоге речь идет об использовании значительных финансовых (в основном — госбюджетных), трудовых и других ресурсов, которые не должны быть потрачены

впустую или даже во вред тому, во имя чего все это предлагается.

На примере даже одного, близкого мне направления деятельности АО «Авиапром» — регулирования летной деятельности в экспериментальной авиации, хорошо знаю, что сотрудники Управления летной службы за последние годы подготовили самостоятельно или во взаимодействии с АО «ЛИИ им. М.М. Громова» и представили в Минпромторг России для введения их в действия своими приказами длинный перечень проектов нормативно-правовых актов, в том числе федеральные авиационные правила, регулирующие различные стороны деятельности летно-испытательных подразделений. Не говоря уж о множестве ежегодных проектов приказов и распоряжений министерства, также определяющих деятельность экспериментальной авиации.



Заседание Совета по авиастроению коллегии ВПК РФ, 06.11.2019 г.

Чтобы реализовать предложение УЛС АО «Авиапром» по разработке и принятию основополагающего для нашего вида авиации документа — Государственной Программы развития экспериментальной авиации до 2030 г., потребовалось обратиться на более высокий уровень власти — непосредственно к Президенту Российской Федерации В.В. Путину. Благо мне представился хороший случай — встреча с главой государства после успешного первого испытательного полета новой модификации стратегического ракетносца Ту-160М. Об этом была публикация в журнале «АвиаСоюз». Потом этот серьезный вопрос обсуждался на заседании

Совета по авиастроению коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации. Понятно, что для достижения результата — принятия этой Госпрограммы — необходимо пройти еще немалый путь.

Так что мне понятно, какие огромные усилия и воля, какой профессионализм потребовались от руководителей и специалистов Россоюза — АО «Авиапром» для достижения каждого из перечисленных результатов их деятельности. Подвижнический труд основателей Россоюза и других наших ветеранов заслуживает большого уважения и благодарности.

Мы будем помнить всех авторитетных руководителей и специалистов отрасли, кто стоял у истоков Россоюза «Авиапром» и его правопреемника ОАО «Авиапром»: Александра Николаевича Герашенко, Юрия Александровича Бардина, Аполлона Сергеевича Сысцова, Владимира Тимофеевича Иванова, Александра Михайловича Баткова, Константина Николаевича Казеннова, Николая Михайловича Орлова, Владимира Михайловича Фадеева, Виктора Александровича Зеленова, Рамиля Бареевича Урманова, Валерия Георгиевича Поносова, Вадима Вагриевича Павлова, Александра Тимофеевича Ильина, Вячеслава Николаевича Рыбакова, Владимира Валентиновича Апакидзе и многих других. К счастью, некоторые из них продолжают трудиться в АО «Авиапром» или отдыхают на пенсии, при необходимости консультируя по важным вопросам. Крепкого им здоровья и счастья! Другие уже покинули

нас, но навсегда останутся в нашей памяти как маяки, указывающие правильный путь.

Для меня особенно ценно, что высочайшую оценку вклад нашего коллектива в сохранение и развитие авиационной промышленности России получил прежде всего от выдающихся авиастроителей и ученых, настоящих подвижников и патриотов Отечества, таких, как генеральный конструктор ОКБ им. С.В. Ильюшина, академик РАН Генрих Васильевич Новожилов, генеральный конструктор АО «Камов», президент Ассоциации вертолетной индустрии, академик РАН Сергей Викторович Михеев.

«АС»: Дмитрий Анатольевич, как Вы оцениваете современное состояние и перспективы развития АО «Авиапром»? Что намерены предпринять для совершенствования его деятельности?

Д.В.: Я всего три месяца работаю в новой должности и придерживаюсь хорошего врачебного принципа «не навреди!» Хотя я и не со стороны, работал заместителем генерального директора — начальником одного из важнейших подразделений АО «Авиапром» — Управления летной службы. Но у нас много разнородных направлений деятельности. Вначале надо хорошо понять содержание и специфику работы других подразделений.

Я считаю, что Виктор Дмитриевич Кузнецов со своими заместителями и руководителями подразделений сформировал достаточно эффективную систему управления, позволяющую



Летчики-испытатели экспериментальной авиации и специалисты Казанского авиазавода с Президентом Российской Федерации В.В. Путиным после испытательного полета Ту-160М 25.01.2018 г.

АО «Авиапром» работать стабильно, заключая крупные контракты, своевременно и качественно их выполняя. С финансовой точки зрения у нас тоже все отлажено.

Что касается кадров, то Виктор Дмитриевич занимался целенаправленным их омоложением, привлекая хорошо образованную талантливую молодежь. Так что у нас не произошло разрыва поколений, старая высокопрофессиональная гвардия успела передать свой опыт и практические навыки молодым руководителям и специалистам.

Основные направления деятельности Общества, его цели и задачи на 2022 г. и ближайшую перспективу определены акционерами в годовом отчете АО «Авиапром», который они утвердили на своем годовом общем собрании.

Эти направления деятельности составляют три блока:

- ✓ Участие в разработке и реализации промышленной политики в области авиастроения.
- ✓ Регулирование авиационной деятельности в экспериментальной авиации.
- ✓ Полный комплекс услуг по проектированию, капитальному строительству, техническому и технологическому переоснащению научных и производственных предприятий отрасли.

Выполняют работы по каждому направлению специализированные структуры или отдельные высококвалифицированные специалисты (эксперты) АО «Авиапром». Во мно-

гих случаях эти направления деятельности пересекаются, дополняют друг друга.

Особенно крупный блок по развитию материально-технической базы отрасли, подразделения заказчикам (отраслевым корпорациям и предприятиям) весь цикл от разработки инвестиционного проекта, его согласования и утверждения в органах власти до выполнения под ключ в заданные сроки всего комплекса работ по проектированию, капитальному строительству, поставке и монтажу необходимого оборудования, в том числе уникального.

Специалисты этого блока также обеспечивают разработку рекомендаций по совершенствованию организации и функционирования отраслевой системы стратегического планирования в части развития материально-технической базы авиационной промышленности. В том числе, разрабатывают предложения по сохранению и развитию экспериментальной, испытательной и стендовой базы научных и опытно-конструкторских организаций отрасли, осуществляют мониторинг состояния уникальной стендовой базы (УСБ) авиационной промышленности, разрабатывают предложения по поддержанию неиспользованной части УСБ.

Что касается совершенствования структуры и функционала подразделений — это должно идти снизу, с учетом реальных потребностей структурных подразделений АО «Авиапром». Руководители подразде-

лений в ближайшее время должны будут представить свои предложения на этот счет.

У меня также есть предложения по совершенствованию и развитию нашего авиационного направления, которое я до недавнего времени возглавлял. Уже в этом году там созданы и приступили к работе две новые структуры, связанные с испытанием и сертификацией гражданских беспилотных и пилотируемых летательных аппаратов определенной весовой категории и размерности. Появились и другие направления деятельности.

Так что современное состояние АО «Авиапром» я, как и наши акционеры, оцениваю положительно. Топтаться на месте — не в традициях нашего коллектива, и это вселяет уверенность в динамичном устойчивом развитии!

**От имени Правления
АО «Авиапром» поздравляю
всех наших акционеров
(на сегодня в их составе
271 предприятие) и постоянных
партнеров с юбилеем Общества!
Желаю новых успехов
и процветания!**

«АС»: Уважаемый Дмитрий Анатольевич, благодарю Вас за содержательное интервью. От имени Редакционного совета и редакции журнала «АвиаСоюз», который более 10 лет активно сотрудничает с Вашим уважаемым предприятием, поздравляю Вас и коллектив АО «Авиапром» с 30-летием со дня основания! Здоровья и успехов во благо отечественной авиации!

Вопросы задавал Илья Вайсберг

Руководители и специалисты ОАО «Авиапром» на предыдущем юбилее Общества

