

Проект доклада директора Департамента авиационной промышленности
Минпромторга России С.В. Емельянова на Годовом Общем собрании членов НП
«Союз Авиапроизводителей»

1 апреля 2015 года

Уважаемые участники собрания!

В своем докладе я расскажу о предварительных итогах 2014 года и о вызовах 2015 года.

В 2014 году фактическое финансирование отрасли в рамках государственной программы «Развитие авиационной промышленности» составило 59,1 млрд. руб. из бюджетных средств и 15,4 млрд. руб. из внебюджетных источников.

Средства были направлены на реализацию ключевых работ в самолето- и вертолетостроении, двигателестроении, а также приборостроении.

Средний показатель производительности в отрасли вырос на четверть и составил 2,5 млн. руб.

За 2014 год выручка промышленных предприятий отрасли авиастроения увеличилась на 23% к уровню 2013 года (с 705 млрд. руб. до 868 млрд. руб.).

В частности, выручка отрасли самолетостроения увеличилась на 29% (с 221 млрд. руб. до 284 млрд. руб.),

отрасли вертолетостроения – на 39% (с 144 млрд. руб. до 200 млрд. руб.),

отрасли авиационного двигателестроения – на 26% (с 158 млрд. руб. до 196 млрд. руб.),

отрасли авиационного агрегатостроения – на 15% (с 66 млрд. руб. до 76 млрд. руб.).

Сокращение произошло только в отрасли авиационного приборостроения – на 3% (с 115 млрд. руб. до 112 млрд. руб.). Недостижение запланированного значения показателя связано с невыполнением плана по ВТС, в условиях сложившейся политической ситуации.

В тоже время, наблюдается сдвиг структуры поставок в сторону внутреннего рынка и военной продукции.

Плановый объем поставок ВС удалось выполнить только в сегменте военных самолетов — перевыполнение на 28 самолетов (фактическое значение — 126, плановое — 98). Во всех остальных сегментах наблюдается падение данного показателя: гражданских самолетов поставлено на 14 меньше плана (35 против 49), гражданских вертолетов — на 102 (14 против 116), военных вертолетов — на 26 (257 против 283), гражданских авиационных двигателей — на 132 (171 против 303), военных авиационных двигателей — на 475 (1100 против 1575).

Основными причинами недостижения плановых объемов поставок ВС являются:

- ухудшение финансового состояния компаний-эксплуатантов воздушных судов (в большей степени, авиакомпаний второго эшелона);
- изменившейся из-за макроэкономической ситуации спрос на отечественные ВС;
- смещение сроков вывода на рынок новой вертолетной техники, обусловленное объективными причинами;
- а также высокая конкуренция по финансовым условиям сделок.

Динамика 2014 года подтверждает необходимость пересмотра основных индикаторов ГП РАП, которые будут обновляться по итогам пересмотра стратегий интегрированных структур, работа по которым будет проводиться в течение 2015 года.

Далее позвольте мне перейти **к ситуации с ключевыми проектами.**

Начну с SSJ-100. В 2014 году удалось поставить 29 самолетов из плановых 31. При этом произошло перераспределение 16 поставок на внутренний рынок взамен внешних поставок.

Причиной изменения структуры поставок стало ухудшение внешнеэкономической конъюнктуры, которое начало активно проявляться с июня-июля 2014 года и привело к сокращению спроса со стороны авиакомпаний на внешнем рынке, а на внутреннем к снижению возможностей лизинговых компаний

финансировать сделки по поставкам воздушных судов и задержке в принятии положительных решений в рамках таких сделок.

В целях обеспечения продаж российских воздушных судов, Минпромторгом России в начале этого года была проведена корректировка постановления Правительства №1073 от 22 октября 2013 года, которое утверждает предоставление субсидий лизинговым компаниям на возмещение процентов по кредитам, привлеченным для покупки воздушных судов. Основное изменение коснулось замены ставки рефинансирования на ключевую ставку в качестве базы для расчета размера субсидий. Таким образом, была проведена актуализация данной меры в соответствии с изменившейся политикой Центрального Банка России.

Также, положительной новостью является решение Президента РФ о финансовой поддержке гражданской составляющей ОАК и выделении порядка 100 млрд рублей (эти средства будут направлены на реструктуризацию долгов ГСС и развитие гражданских проектов ОАК).

По МС-21

В 2014 году в ходе **выполнения работ по самолету МС-21** возникла потребность в проведении незапланированных ранее мероприятий. Были внесены изменения в конструкцию планера самолета, произошла смена поставщиков ряда агрегатов, проведена доработка системы интегрированной авионики в связи с введением EASA и AP МАК новых нормативных требований, а также возникла необходимость замены материала HEXCEL, связанная со сложностью получения экспортной лицензии США.

Усложнение конструкции и необходимость внедрения нового технологического процесса (автоматическая выкладка более сложных геометрических форм) привели к удлинению процесса проектирования и изготовления оснастки, а также к более длительному сроку отработки технологических процессов.

Смещение сроков выполнения работ по проектированию и подготовке производства опытных самолетов МС-21 составит порядка 12 месяцев.

Тем не менее, данные мероприятия крайне важны для достижения необходимых технических и коммерческих характеристик МС-21.

Продолжаются работы по отечественному двигателю для МС-21, который должен стать альтернативой западному Pratt & Whitney

Проведены испытания второго демонстрационного двигателя ПД-14. Собрана первая партия опытных двигателей. Проведено комплектование первой партии опытных мотогондол. Собран и испытан газогенератор 100ГГ-04(045). Проведены доводочные испытания КНД, КВД, КС. Обеспечено выполнение мероприятий по подготовке летающей лаборатории ИЛ-76ЛЛ для испытаний двигательной установки. Разработана программа испытаний на летающей лаборатории.

Уточнена рабочая конструкторская документация КНД, КВД, КС, ТВД, ТНД, КП первой партии опытных двигателей ПД-14. Продолжены экспериментальные исследования характеристик материалов.

В рамках **задач авиационного приборостроения** выполнен комплекс работ по подготовке к сертификации разработанного и изготовленного ранее бортового радиоэлектронного оборудования.

В частности, разработана конструкторская документация, изготовлены опытные образцы и проведены интеграционные стендовые испытания комплектующих изделий (КИ) из состава: вычислительных и интерфейсных средств; средств индикации и управления; средств навигации; управления общесамолетным оборудованием и средств информационного обеспечения.

Говоря об **ожиданиях на 2015 год**, отмечу, что гражданский сектор безусловно ощутит на себе последствия сложного геополитического окружения и трудной экономической ситуации в стране. Военный сегмент также будет испытывать давление внешнеэкономических обстоятельств.

Государство вынуждено сокращать расходы на реализацию государственных программ.

На 2015 год Минфином России были установлены лимиты бюджетных обязательств, предполагающие сокращение финансирования ГП РАП на 10%, или на 6,2 млрд. руб. Однако Минпромторгом России была проведена приоритизация мероприятий Государственной программы исходя из задачи выполнения работ по ключевым авиационным проектам. В результате данной приоритизации и за счет привлечения дополнительных источников финансирования из ФЦП ОПК было предложено сокращение финансирования Государственной программы всего на 3% (1,8 млрд. руб.: *1,1 млрд. руб. по мероприятию «Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ в целях реализации перспективных проектов»* и 686 млн. руб. по мероприятию 8.2 *«Взнос в уставной капитал ОАО «ОПК «Оборонпром».*

В целом **по итогам 2015 года**, мы планируем сохранить положительную динамику выручки и производительности в отрасли, но это во многом будет зависеть от степени изменений в интегрированных структурах, их готовности адаптировать свои индустриальные модели, искать на рынке лучших поставщиков и соисполнителей, не ограничиваясь теми, кто входит в контур ИС (интегрированных структур), проводить планомерную политику по снижению вертикальной интеграции и развитию собственной базы поставщиков.

Следует также отметить сжатые сроки по корректировке названных изменений, учитывая в том числе бюджетный процесс, по нашему мнению – не позже июня текущего года.

Отмечу, что в свою очередь, промышленная политика, реализуемая Минпромторгом России, постоянно адаптируется с учетом актуальных потребностей участников рынка и изменений внешнеэкономической конъюнктуры, что в конечном итоге позволяет обеспечить динамичное развития авиационной промышленности в Российской Федерации.

Спасибо за внимание!

Справочно: Ключевые проекты ФЦП РГАТ

Улучшение ЛТХ самолета SSJ-100	Повышена эксплуатационная эффективность, улучшены ЛТХ, увеличены функциональные возможности, снижена стоимость владения.
Самолет MC-21	Проведены работы по обеспечению постройки опытных образцов самолета и его сертификации в 2017 году.
Двигатель ПД-14	Проведен запланированный объем сертификационных испытаний для обеспечения получения сертификата типа в 2017 году.
Вертолет Ми-38	Проведен запланированный объем сертификационных наземных и летных испытаний. Построен четвертый опытный образец вертолета для проведения летных испытаний и получения сертификата типа (ограниченного) в 2015 году.
Вертолет Ка-62	Завершается постройка летных образцов самолета для сертификационных летных испытаний. В 2017 году планируется получение сертификата типа.
Перспективный скоростной вертолет	По результатам выполненного аванпроекта принято решение о разделении программы на два проекта: <ul style="list-style-type: none"> - коммерческий средний перспективный вертолет; - создание НТЗ для перспективного скоростного (V=450 км/час) вертолета.
Комплексные исследования в области малой авиации	Проводятся работы по созданию демонстрационных образцов самолетов на 9 и на 19 пассажиров
Формирование НТЗ по тематическим направлениям	ГНЦ авиационной промышленности ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «ВИАМ», ФГУП «ГосНИИАС», ФГУП «ЛИИ им.М.М. Громова» проведен комплекс научно-исследовательских работ в области: <ul style="list-style-type: none"> - Аэродинамика и прочность; - Авиационные двигатели; - Авиационные материалы и технологии; - Бортовое радиоэлектронное оборудование; - Повышение безопасности полетов авиатехники, обеспечивающих разработку современной и перспективной авиатехники.