

ИНФОРМАЦИЯ

о результатах проверки исполнения Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596 в части развития авиационной промышленности для нужд гражданской авиации

В соответствии со Сводным планом контрольных мероприятий, осуществляемых самостоятельными подразделениями Администрации Президента Российской Федерации и полномочными представителями Президента Российской Федерации в федеральных округах, на второе полугодие 2012 г. Контрольным управлением Президента Российской Федерации проведена проверка исполнения Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596 в части развития авиационной промышленности для нужд гражданской авиации.

За последние 12 лет количество пассажиров, перевезенных авиационным транспортом, выросло почти в 3 раза и в 2011 году составило 64,1 млн. человек. Достичь этих показателей удалось в основном за счет использования зарубежных самолетов. С 2000 года в российском действующем коммерческом парке воздушных судов количество зарубежных самолетов выросло почти в 15 раз и к началу 2012 года составило 616 единиц, или 41,4% от общего количества.

Для обеспечения конкурентоспособности гражданской авиационной техники на внутреннем и внешнем рынках, оснащения авиакомпаний высокоэффективной авиационной техникой, произведенной российскими предприятиями, постановлением Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001г. №728 была утверждена федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года» (далее - Программа). В ней были предусмотрены мероприятия по разработке, модернизации и производству 17 типов самолетов, 9 вертолетов, 18 двигателей.

Анализ реализации Программы показал, что за период действия она корректировалась 6 раз, в результате чего были изменены объемы финансирования и целевые показатели. Так, финансирование ее мероприятий увеличилось на 66,1 млрд. рублей и составило 207,5 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета - 59,3 млрд. рублей и 119,2 млрд. рублей соответственно. Кроме того, на развитие авиационной промышленности в 2007 - 2012 годах в виде взносов в уставный капитал, субсидий и т.д. было выделено ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» 247 млрд. рублей.

Практически при полном освоении выделенных средств определенные

Программой цели не достигнуты.

Не обеспечено выполнение мероприятий по разработке современной конкурентоспособной авиационной техники. Не организовано серийное производство самолетов Ил-96-300, Ту-204/214, хотя из федерального бюджета было затрачено порядка 14 млрд. рублей на доведение их параметров до соответствия требованиям международных стандартов.

Не обеспечен промышленный выпуск регионального самолета Ту-334. Более того, в 2005 году работы по данному проекту были исключены из Программы. Вместе с тем на разработку, изготовление опытного образца и сертификацию данного воздушного судна из федерального бюджета было израсходовано 6 млрд. рублей, а из внебюджетных источников - 10,7 млн. долларов США.

Не начато производство новых типов вертолетов Ка-62 и Ми-38, которое было запланировано на 2008 и 2009 годы соответственно. На их разработку было израсходовано 7,4 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета - 3,5 млрд. рублей.

За период действия Программы финансовое положение авиастроительных предприятий, производящих самолеты для гражданской авиации, резко ухудшилось. Так, по итогам 2011 года у крупных производителей авиатехники - ЗАО «Авиастар-СП», ОАО Воронежское акционерное самолетостроительное общество», ОАО «Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова» убытки составили 2,5 млрд. рублей, 1,5 млрд. рублей и 1,8 млрд. рублей соответственно.

Основные фонды авиастроительных предприятий физически и морально устарели, неуклонно снижается численность кадрового состава и его профессионализм. На предприятиях практически не осуществляется серийное производство самолетов. Ежегодно на заводах выпускается порядка 5-8 самолетов, и только в 2009 году их было произведено 16. В этих условиях их стоимость превышает стоимость аналогичных зарубежных самолетов.

Существенное влияние на конкурентоспособность отечественных самолетов оказывает отсутствие двигателей, соответствующих современным требованиям. Существующие и перспективные разработки привязываются к конкретной модели самолета и не имеют взаимозаменяемых комплектующих. Так, двигатель SaM-146, разработанный компанией SNECMA (Франция) и НПО «Сатурн», производится исключительно для самолета SSJ-100. При этом доля российских комплектующих в общем объеме материальных затрат составляет лишь 12 процентов. Производство каждого такого двигателя приносит убытки в размере 40 млн. рублей.

Двигатель ПД-14 разрабатывается ОАО «Пермский моторный завод» для

самолета МС-21. По оценке экспертов, этот двигатель находится примерно на одном уровне с перспективными проектами зарубежных турбореактивных двигателей нового поколения. Однако велика вероятность, что этот проект не будет прорывным.

Аналогичная ситуация сложилась с поставкой авионики, комплектующих изделий, запасных частей, которые по своим характеристикам также уступают зарубежным аналогам. Так, за последние три года удельный вес авионики для гражданской авиации в общем объеме выручки ОАО «Концерн «Авиаприборостроение» сократился с 21% до 14 процентов.

Недостаточно используются в авиационной промышленности полимерные композиционные материалы, которые увеличивают прочность деталей, снижают их вес и подверженность коррозии. В фирмах Boeing и Airbus использование композитных материалов составляет 40-50% от массы самолета, тогда как в фирмах «Туполев» и «Ил» - не более 5-10%, «Сухой» (SSJ-100) - 5 процентов.

По вышеназванным причинам отечественные самолеты не выдерживают конкуренции с зарубежными воздушными судами по надежности, экономичности, экологичности и комфортности.

Более того, в Российской Федерации до настоящего времени не полностью создана система послепродажного сервисного сопровождения отечественных самолетов.

Анализ мирового опыта показывает, что иностранные лидеры самолетостроения предлагают заказчикам полный комплекс современных инструментов, технологий и сервисов для послепродажного сопровождения. Это позволяет осуществлять поставку запасных частей для ремонта самолетов в течение 24 часов.

Существующая система сопровождения в России не соответствует современным требованиям рыночной экономики, вследствие чего происходит увеличение срока и удорожание ремонта самолетов.

Например, для самолетов Ан-24/26, которые не производятся серийно с 80-х годов прошлого столетия, большая часть агрегатов вообще не выпускается. В результате объем ремонтного фонда на рынке постоянно сокращается и авиакомпаниям приходится приобретать узлы по завышенной цене.

Агрегаты вертолетов Ми-8 вообще могут быть изготовлены только по предварительной заявке на условиях предоплаты в срок от 2 до 3 лет. Это негативно отражается на финансовом положении авиакомпаний, ухудшает позиции вертолета Ми-8 на высококонкурентном авиационном рынке.

Не создана эффективная система сопровождения и для нового самолета SSJ-100. Поставка более 70% запасных частей и материалов осуществляется

в срок до 10 дней, а остальных - еще дольше.

При сложившейся ситуации в авиационной промышленности российские авиакомпании вынуждены закупать воздушные суда зарубежного производства, в том числе бывшие в употреблении.

В настоящее время в действующем коммерческом парке доля иностранных самолетов среди магистральных воздушных судов достигла 76%, региональных - более 30 процентов. Крупные авиаперевозчики - ОАО «Аэрофлот», ОАО Трансаэро», ОАО «Авиакомпания «Россия» и ОАО «Авиакомпания «Сибирь» практически прекратили эксплуатацию отечественных самолетов.

В последние годы в отсутствие отечественных самолетов сегмент дальнемагистральных (более 6 тыс. км) и среднемагистральных (от 2,5 до 6 тыс. км) перевозок в России обеспечивается иностранными воздушными судами, произведенными компаниями Boeing и Airbus.

Российская Федерация практически потеряла свою нишу на этом рынке воздушных судов. На сегодняшний день в сегменте дальнемагистральных эксплуатируются только 11 самолетов Ил-96, что составляет 12,3% от общего количества самолетов этого типа.

Более того, по информации ОАО «Аэрофлот», имеющего в своем парке 6 таких самолетов, планируется до 2013 года вывести их из эксплуатации по причине низкой эффективности. Так, средний налет Ил-96 на один инцидент составляет 1,6 тыс. часов, тогда как у его аналогов В-767 и А-330 - 5 тыс. часов и 8,1 тыс. часов соответственно.

В сегменте среднемагистральных воздушных судов продолжают эксплуатироваться самолеты Ту-154, которые были разработаны еще в 60-х годах прошлого столетия. Несмотря на то, что данные самолеты, исходя из ресурса, могут еще летать до 2015 года, многие компании отказываются от их эксплуатации по причине низкой топливной эффективности установленных на них двигателей НК-8 и Д-30. Так, расход топлива у двигателя Д-30 почти в 2 раза больше, чем у основного двигателя (CFM56), используемого на современных иностранных судах.

В настоящее время российские перевозчики ускоренными темпами осуществляют замену Ту-154 на воздушные суда иностранного производства. С 2000 по 2011 годы ОАО «Аэрофлот» вывело из эксплуатации 26 таких самолетов, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» - 28.

Аналогом для замены Ту-154 могли бы стать самолеты серий Ту-204 и Ту-214. Однако из-за неконкурентоспособных параметров эксплуатации, а также высокой стоимости эти самолеты не востребованы. В связи с этим с 2000 года выпущено всего 44 данных воздушных судна.

В настоящее время проходит сертификационные испытания с плановым сроком их завершения в конце 2012 года модернизированная версия самолета Ту-204СМ, отличающаяся новыми двигателями, обновленным составом бортового оборудования и авионики.

Предполагается, что в 2012 - 2021 годах будет выпускаться 12 самолетов в год. Однако, по информации Минпромторга России, его себестоимость составит 55 - 60 млн. долларов США (без НДС), что на 15 млн. долларов США выше рыночных цен на аналогичные новые самолеты Boeing (B-737-800, B-737-900ER) и Airbus (A-320-200, A-321-200), что не позволит обеспечить запланированный объем продаж на внутреннем рынке.

Особенно тяжелое положение сложилось с обеспечением региональных перевозок (от 1 тыс. км до 2,5 тыс. км), доля которых в общем пассажирообороте составляет 4,8%, в США - порядка 70 процентов.

Парк региональных самолетов на 70% составляют отечественные самолеты предыдущих поколений, имеющие средний возраст более 30 лет. До 2015 года ожидается прекращение эксплуатации большинства из них (Ту-134, Як-40 и Ан-24). При этом на замену выбывающих воздушных судов авиаперевозчиками было закуплено 10 самолетов SSJ-100 из 12 изготовленных. Разработка и производство данного самолета позволили сохранить научно-производственный потенциал отрасли.

Однако эксплуатация воздушного судна показала, что он требует доработки. В 2011 - 2012 годах с самолетами этой серии произошло 18 инцидентов, из них 16 связаны с отказами материальной части. До 45% календарного времени занимает внеплановый ремонт SSJ-100, тогда как у Boeing и Airbus этот показатель не превышает 3 процентов. Более того, общая сумма расходов для SSJ-100 на 1 кресло/километр при перелете Москва-Копенгаген-Москва составляет 3,3 рубля, а однотипного самолета А-319 - 2,8 рубля. Кроме того, к приему SSJ-100 в настоящее время допущены только 28 аэродромов, имеющих искусственное покрытие, или 24,9 процента.

Необходимые характеристики для успешной работы на региональных линиях, в том числе в сложных климатических условиях, имеют самолеты Ан-148. За последние три года произведено 10 таких воздушных судов. Вместе с тем, по мнению специалистов ОАО «Авиакомпания «Россия», имеющего в своем парке 6 таких самолетов, для повышения эффективности их эксплуатации требуется определенная доработка.

Кроме того, одним из вариантов пополнения авиапарка региональных воздушных судов может стать организация производства самолетов Ил-114 в России. По расчетам ОАО «Авиационный комплекс им. С.В.Ильюшина», для реализации данного проекта потребуются 4 года и инвестиции в размере 10,6

млрд. рублей.

Крайне неудовлетворительно обстоят дела с обеспеченностью авиакомпаний самолетами и вертолетами для организации местных авиаперевозок (до 1 тыс. км) в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, не имеющих другой транспортной инфраструктуры.

В настоящее время объем местных авиаперевозок составляет 1,4 млн. человек, или 2,2% от общего числа пассажиров. Данный сегмент перевозок обеспечивается морально устаревшими, отстающими по техническим параметрам от зарубежных аналогов на несколько поколений самолетами Ан-2 и L-410, возраст которых составляет порядка 50 лет. При отсутствии новых эффективных разработок самолетов для местных авиалиний оперативным пополнением авиапарка могут стать восстановление летной годности и модернизация самолетов Ан-2.

Данный проект предполагается осуществить силами ФГУП «Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А.Чаплыгина» с участием компании Honeywell (США) путем установки на самолет современного турбовинтового двигателя. Это позволит снизить расход топлива в 1,2 раза и себестоимость полетного часа в 5 раз. Кроме того, меморандум о сотрудничестве, подписанный этим предприятием с американской компанией, предусматривает не только поставку данных двигателей, но и частичную локализацию в России.

Вместе с тем при модернизации самолетов Ан-2 существуют определенные проблемы во взаимоотношениях с ГП «Антонов», находящимся на Украине и являющимся разработчиком данных воздушных судов. В соответствии с авиационными правилами, разработанными Межгосударственным авиационным комитетом, российские компании могут осуществлять модернизацию самолетов, держатель сертификата типа которых находится за рубежом, только на его условиях, что резко увеличивает затраты для российской стороны.

Так, ОАО «Авиакомпания «Волга-Днепр», эксплуатирующее самолеты Ан-124, в течение 20 лет заплатило ГП «Антонов» за доработку конструкторской документации свыше 200 млн. долларов США. В то же время в аналогичной ситуации при модернизации отечественного самолета Ил-76ТД стоимость доработки конструкторской документации составила не более 2 млн. долларов США.

Следует отметить, что действующие на Украине авиационные правила допускают вмешательство в типовую конструкцию самолетов и вертолетов со стороны любых лицензированных разработчиков авиатехники без одобрения держателя сертификата типа. В этой связи представляется

необходимым в кратчайшие сроки рассмотреть вопрос о пересмотре действующих в Российской Федерации авиационных правил с целью минимизации издержек российской авиационной промышленности при осуществлении модернизации авиатехники, разработчиком которой является иностранная компания.

Значительные объемы перевозок грузов и пассажиров на местных авиалиниях выполняются вертолетами. Основу действующего парка составляют вертолеты российского производства серии Ми-8 (73,2% от общего количества) и Ми-2 (20%) разработки 60-х годов прошлого века. При этом наметилась тенденция сокращения поставок коммерческих машин на внутренний рынок с 39 в 2010 году до 15 единиц в 2011 году, или в 2,6 раза.

Массовое выбытие этих вертолетов, а также задержка в создании новых вертолетов Ми-38 и Ка-62 могут привести к замещению отечественных вертолетов иностранными воздушными судами. В последнее время их закупки увеличиваются. Если в 2008 году доля таких воздушных судов в общем парке составила 5%, то в 2012 году она достигла уже 12,2 процента.

Следует отметить, что сокращение региональных и местных перевозок оказывает негативное воздействие на функционирование системы аэропортов в субъектах Российской Федерации. Многие из них находятся в критическом состоянии. Дезорганизация авиатранспортной структуры и другие отрицательные тенденции в сфере перевозок регионального и местного значения привели к нарушению авиатранспортного сообщения между административными центрами субъектов Российской Федерации. В настоящее время зачастую население Сибирского и Дальневосточного федеральных округов вынуждено добираться в соседние регионы через г. Москву, что вызывает удорожание поездок и дополнительную нагрузку на московский авиационный узел.

Анализ сложившейся ситуации показывает, что необходимо обеспечить научно-технический задел для создания воздушных судов, выполняющих региональные и местные перевозки. Если в ближайшее время авиационная промышленность не начнет серийный выпуск таких самолетов, данные сегменты авиаперевозок могут быть заняты зарубежной авиационной техникой. В этих условиях представляется целесообразным с целью сохранения в авиационной промышленности кадрового потенциала, а также с профессионального уровня работников рассмотреть вопрос об ускорении создания на российских авиастроительных предприятиях серийного производства отечественных воздушных судов таких типов или организации сборочного производства иностранных с последующей локализацией производства комплектующих изделий на территории Российской Федерации.

Федерации.

Концепцией долгосрочного социально-экономического развития страны средние темпы роста авиатранспортного рынка до 2020 года оцениваются как 7,5% в год. Это позволит обеспечить рост авиационной подвижности населения более чем в 4 раза.

Для решения задачи обеспечения возрастающих объемов пассажирооборота на воздушном транспорте и необходимой мобильности граждан России необходимо нарастить выпуск современных конкурентоспособных отечественных воздушных судов. По оценкам специалистов, до 2020 года потребность российских авиакомпаний может составить 1000 - 1200 пассажирских самолетов, в том числе 700 - 850 магистральных и 300 - 350 региональных и местных самолетов, а также 55 - 90 грузовых самолетов.

Основами политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года предусмотрено формирование конкурентоспособной авиационной промышленности. Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 596 было поручено разработать государственную программу развития авиационной промышленности, предусматривающую мероприятия по обеспечению нужд гражданской авиации.

Минпромторгом России разработан проект государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» на 2013 - 2025 годы (далее - Проект).

Несмотря на то, что его разработка была начата за год до выхода Указа Президента Российской Федерации, Минпромторгом России не обеспечена качественная подготовка Проекта.

Первый вариант Проекта был разработан ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» в 2011 году в соответствии с заключенным с Минпромторгом России контрактом стоимостью 42,4 млн. рублей. Однако в связи с многочисленными замечаниями Минфина России, Минэкономразвития России, Минтранса России и Росавиации Минпромторгом России было принято решение о разработке нового варианта Проекта. С июня по октябрь т.г. ЗАО «Научно-исследовательский институт экономики авиастроительной промышленности» осуществило разработку Проекта, стоимость которого составила 32 млн. рублей.

Проект государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» на 2013-2025 годы был одобрен на заседании Правительства Российской Федерации 23 ноября 2012 года.

При этом Минпромторгу России, Минэкономразвития России, Минфину

России и другим заинтересованным министерствам поручено доработать в ходе формирования проекта федерального бюджета на 2014 год и плановый период 2015 и 2016 годов меры государственной поддержки продажи воздушных судов российского производства, уточнив при необходимости соответствующие мероприятия государственной программы и их контрольные показатели. Поручено также принять необходимые меры по созданию системы контроля за качеством и ценообразованием при производстве отечественной авиационной техники, по повышению ее конкурентоспособности, а также осуществлению обслуживания и ремонта авиационной техники преимущественно организациями - производителями.

Полагали бы целесообразным Правительству Российской Федерации при уточнении мероприятий государственной программы и ее контрольных показателей учесть материалы проверки, проведенной Контрольным управлением Президента Российской Федерации.

Контрольное управление
Президента Российской Федерации

Декабрь 2012 г.