



Юрий КРУПНОВ

Правительство Медведева вынесло российскому авиапрому смертный приговор

Опубликовано 10 сентября 2012 года на интернет-портале KM.ru

Неужели в верхах принято решение об окончательной ликвидации российского авиапрома? О ликвидации нашей национальной способности конструировать и производить самолёты мирового уровня, выдающиеся изделия, которые при этом были бы экономически целесообразными для связывания наших колоссальных и плохо заселённых пространств, составляющих седьмую часть мировой суши?

В слегка замаскированном виде смертный приговор авиапрому изложен в опубликованном на прошлой неделе министерством промышленности и торговли проекте государственной программы «Развитие авиационной промышленности» на 2013–2025 годы» http://www.minpromtorg.gov.ru/posit/minprom/ministry/fcp/10/GP_RAP_V72.pdf.

Чтение проекта госпрограммы у любого должно с неизбежностью вызвать приступ счастья.

В лучших традициях бюрократического сказительства читателю программы внушается, что её «реализация будет способствовать развитию» всего и вся, всё в нашей авиации будет ещё лучше в этом самом лучшем из миров. Произойдут не только множественные улучшения, но и сотни прорывов, а в результате глобальный авиационный рынок и дальше будет завоёвываться Россией к позору Боинга, Эйрбаса, Бомбардье и Эмбрайера, а также поднявшихся к данному моменту китайцев.

За 13 лет действия госпрограммы Минпромторг России обещает, затратив всего 13 млрд бюджетных долларов, продать по тысяче отечественных гражданских самолётов: 893 Сухих Суперджетов (SSJ-100) и 960 единиц МС-21 а также несколько сотен транспортных самолётов, прежде всего, ИЛ-476 и Ан-70.

Какой же это смертный приговор?! — скажет любой, в том числе и член правительства, и президент, перелистывая почти 400-страничную программу. Это — прорыв, и уже даже не вставание с колен и не последующие прыжки на батуте, а в чистом виде взрывное развитие!

В качестве лекарства от преждевременной эйфории я бы порекомендовал ещё более захватывающее чтение предыдущих стратегических документов по «развитию авиапрома», утверждённых правительством с подачи Минпромторга десять и семь лет назад.

Но сначала опишу положение дел в нашем авиапроме на данный момент, которое и показывают фактические итоги реализации предыдущих основополагающих стратегий.

Почти 90 % (девятью!) всех перевозок в этом году осуществляется российскими авиакомпаниями уже на воздушных судах иностранного производства. В прошлом году изготовлено всего 11 отечественных самолётов, большая часть которых нормальной эксплуатации не подлежит.

Впрочем, пусть о ситуации скажет высокое официальное лицо — секретарь Совета Безопасности Российской Федерации Николай Патрушев. Вот его оценка годичной давности в интервью газете «Известия», которое он дал сразу же после заседания Совбеза по авиапрому: «Объемы производства гражданских самолетов носят единичный характер. Внутренний рынок авиационной техники для отечественной промышленности в значительной степени утерян...».

То есть в результате предыдущей деятельности Минпромторга российский рынок самолётов сдан и полностью поделен между Боингом, Эйрбасом, Бомбардье и Эмбрайером, и вот-вот начнут вклиниваться на наш рынок и авиаизделия из Китая, почти уже ставшего в противофазе с нами из неавиационной — авиационной мировой державой.

Собственно, на этом следовало бы анализ итогов выполнения предыдущих стратегических документов и закончить, если бы не полный и абсолютно ожидаемый провал изначально неперспективного в маркетинговом, техническом и экономическом отношении Суперджета и объявленное на прошлой неделе обнуление правительством Медведева импортных пошлин на ввоз в Россию иностранных региональных самолётов — с широкофюзеляжными «вопрос закрыли» в пользу иностранного производителя уже пять лет назад.

Наконец, для полноты картины, сразу после вступления в августе в ВТО руководители страны как-то разом вдруг заговорили о необходимости «развития отечественного авиастроения» через внедрение ... отвёрточной сборки иностранных самолётов.

А вот теперь имеет смысл почитать обещания, которыми всех нас щедро кормили в предыдущих стратегических документах Минпромторга.

Вот федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 — 2010 годы и на период до 2015 года»: «Целью Программы является принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского сектора авиационной промышленности России, заключающееся в создании на его базе нового мирового центра авиастроения и завоевании к 2015 году не менее 5 процентов мирового рынка продаж гражданской авиационной техники....

Реализация мероприятий Программы позволит обеспечить ежегодные продажи магистральных и региональных самолетов российского производства к 2015 году в объеме 95 — 100 единиц».

Исполнение произошло даже с превышением.

Новый мировой центр авиастроения возник, и мощнейший — пусть и не в России, а в Китае, но возник же. И не 5, а все 95 % рынка, пусть и российского только, а не мирового, завоёваны! Правда, не отечественными, а иностранными авиапроизводителями — но ведь завоёваны же! И не только завоёваны, но и тщательно, на десятилетия вперед, поделены!

Для полноты ощущений можно также почитать ещё и утверждённую в 2005 году Стратегию развития авиационной промышленности на период до 2015 года. По ней у нас, ясное дело, к настоящему времени произошёл «возврат на мировой рынок», и мы уже выходим на производство «сотни гражданских самолётов в год».

Вообще, безумная идея-фикс всех наших промышленно-авиационных начальников с 2002 года - завоевать мировой рынок, отдав свой собственный рынок чужим авиапроизводителям.

Весёлые люди. Кто же их пустит на чужой рынок, если они сдали свой? Если этот ключевой момент, получается, ими не понимается, то и ломанного гроша не стоят все эти их пухлые стратегии и госпрограммы. Или всё понимается и сдаётся сознательно, целенаправленно? Как сказал один эксперт, прочитав в тексте госпрограммы разглагольствования про завоевания мирового рынка: «Либо слабоумные, либо врут - и потому подлецы».

Однако под реализацию всех этих фантастических произведений за последние 10 лет только напрямую было скушано не менее десяти миллиардов долларов бюджетных средств. А в ближайшие 13 лет – ещё 13 миллиардов. И план, очевидно, состоит в освоении ровно по миллиарду бюджетных долларов в год - чтобы своим штаны поддержать...

Очевидно, ни на советах безопасности, ни на других высоких собраниях никакой оценки этому фундаментальному вредительству и провалу дано не было и, вероятно, не будет. А Счётная палата вряд ли найдёт время провести аудит эффективности и уж тем более стратегический аудит, выявляющий провал с исходными целями и механизмами реализации в основополагающих решениях по авиапрому.

Так отчего же сказочникам из Минпромторга и теперь не предложить — прямо к юбилею Владимира Владимировича — очередные тома ненаучной фантастики?

Вот они берут и предлагают.

Что же на этот раз впаривают стране на следующие 13 лет?

Ещё несколько миллиардов долларов вложить в исходно тупиковый и непродаемый Сухой Суперджет (SSJ) — это на сказочном языке Минпромторга называется к 2025 году «продать 893 самолёта» (обратите внимание, не 800, не 900, а 893! До болта, что называется, посчитали!) — и

ещё больше вложить в пока не существующий и изначально провальным по всем показателям МС–21, своего рода второе издание Суперджета. Ну, и чуть поменьше вложить в сотни столь же тупиковых транспортников, не имеющих какой-либо перспективы, но в отличие от новоделов по прямо противоположной причине — если первые «инновационные» супер-пупер, то вторые — безнадежно устаревшие ещё с советского периода конструкции: 1960-х годов ИЛ–476 (76) и 1980-х — Ан–70.

Вот и вся суть проекта госпрограммы «Развитие авиационной промышленности» на 2013–2025 годы». Два фантазийных гражданских новодела и два всё уже показавших и доказавших транспортных стародела.

И это позволяет утверждать, что за самолётной частью проекта государственной программы стоят не государственные интересы, а интересы двух коммерческих кланов, которые и являются реальными заказчиками госпрограммы.

Очевидным и безусловным лидером первого клана, автором Суперджета, а теперь ещё и второго Суперджета в виде бумажного МС–21 является Михаил Асланович Погосян, президент ОАК — Объединённой авиастроительной корпорации.

Тайна второго клана лежит в абсолютно неожиданном возрождении тематики ИЛ–76, который в своей «глубокой модификации» Ил–76МД–90А (он же Ил–476), как утверждают его лоббисты, «по начинке — совершенно новый самолет».

В авиапромовских кругах даже поговаривают о появлении за этим стремительным вторжением омоложенного дедушки Ил–476 второго Погосяна, вполне способного аппаратно схарчить и самого Погосяна первого.

Этим вторым Погосяном является Виктор Владимирович Ливанов — опытнейший (1943 года рождения) чиновник от авиационной промышленности, Генеральный директор ОАО «Ил» — ОАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина» и по совместительству главный конструктор Ил–476, до прошлого года — вице-президент ОАК, заместитель Погосяна по транспортной авиации, деятель, широко известный не только тем, что умеет, заваливая один за другим конструкторские проекты (например, МТС, Ил–112 и Ил–114), получать за это самые высокие государственные награды, но и своими выдающимися лоббистскими способностями.

К тому же, Виктор Ливанов не просто отец нынешнего министра образования и науки Дмитрия Ливанова.

Он ещё и зять (муж старшей сестры) нынешнего вице-преьера Дмитрия Рогозина, курирующего сегодня оборонку, а в ней и военную и военно-транспортную авиацию, а с ними и ОАК. Интересно, кстати, что в 2001 году Виктор Владимирович стал в Брюсселе доктором философии тамошней Академии информационных наук, а Дмитрий Олегович три года служил в Брюсселе послом в НАТО — видно, их бескорыстная любовь к

столице НАТО даёт им дополнительные силы для помощи НАТО в создании своей военной базы в Ульяновске.

Клан Погосяна и успешно поднимающийся клан Рогозина–Ливанова — вот реальные заказчики новой госпрограммы.

Кстати, с военной авиацией по факту у нас ещё хуже. Достаточно указать, что с 2020 года Оборонэкспорту практически нечего будет экспортировать — ПАК ФА, даже если он и будет производиться, не будет покупаться, а перспективного лёгкого истребителя 5-го поколения, который бы мог производить МИГ, не будет, поскольку МИГ практически уничтожен Сухим Погосяна через ОАК Погосяна.

Впрочем, ввиду появления на небосклоне ликвидаторов русского авиапрома новой звезды в виде семейной пары Рогозин–Ливанов теперь Погосяна лучше не критиковать, даже опасно, поскольку до наведения президентом России порядка в этой жизненно важной для страны отрасли, это будет работать не на русский авиапром, а на амбиции второго клана Рогозина–Ливанова.

Итак, перед нами два взаимно дополняющих явления: суперджетство и патриотство. В этом — метод окончательной ликвидации русского авиапрома.

С одной стороны, размахивание супер–пупер джетами всех мастей. С другой стороны, для традиционалистов и антисуперджетовщиков — призывы к опоре на доброе старое советское.

В итоге на одних только НИРах и ОКРах можно осваивать миллиарды долларов.

... Можно и нужно и дальше в деталях разбирать минпромowskiй проект госпрограммы по авиапрому. Самые въедливые могут найти в интернете десятков ссылок на добротные его обсуждения.

Также в данный момент наше Движение развития готовит общественные слушания по проекту, в ходе которых каждая из сторон и позиций получит возможность исчерпывающе высказаться.

Но суть происходящего, полагаю, понятна.

Издавательски звучащее в названии госпрограммы «развитие» на деле прикрывает сознательный отказ высоких авиапромышленных чиновников от статуса России как мировой авиационной державы и сдача авиационного суверенитета через уход в итоге к отвёрточному авиапрому.

К слову, анализ проекта госпрограммы по авиапрому является великолепной возможностью изучить и состояние государственного управления в целом.

Пропускать подобную госпрограмму нельзя, преступно.

Руководству страны целесообразно определить ситуацию в авиапроме как чрезвычайную и приступить к форсированному изменению положения дел.

Что следует сделать?

Первое. Вернуть российский и евразийский (Таможенный союз, ЕЭП и СНГ) рынок России. Принять указ президента о плане выпуска самолётной техники в РФ на 2013 — 2030 гг. с приложением плана по годам и в штуках на двух страницах, не более, и обозначением персонально ответственного за реализацию плана и мер наказания за провал и награждения за победу.

Второе. Срочно создать Министерство авиации <http://www.youtube.com/watch?v=MAGuFXWcY9A&feature=plcp>, а ОАК как безответственную «прокладку» по освоению бюджетных средств закрыть. В Минавиации объединить администрирование и авиапрома и всей авиационной деятельности.

Главная задача Минавиации — возврат своего рынка и подготовка прагматичного рывка, создания новой русской авиации.

Погосяна и формирующегося второго «погосяна» в виде Рогозина–Ливанова ограничить частной тематикой — соответственно, тяжёлой маневренной авиацией «Сухого» и разработкой новой транспортной авиации под эгидой «Ильюшина». Не то что двух, но и одного Погосяна как главного по авиационной промышленности страна больше не выдержит.

Третье. Доработать наш (Движения развития) проект Авиационной доктрины России <http://www.d-razvitija.ru/index.php?modul=avia> в жёстких дискуссиях действительных профессионалов авиапрома и авиации России и мира, специалистов в смежных сферах, фундаментальной и прикладной науки, обороны и управления, и затем принять Авиационную доктрину и перевести её в формат новой госпрограммы развития авиапрома и авиации.

Мы дошли до той черты, красной линии, когда нам уже не помогут старые самолёты и не спасут суперджетовские «инновации» отвёрточной сборки. На кону — наша машиностроительная и производительная дееспособность.

Кто авторы и исполнители предыдущей программы? Кто авторы и заказчики нынешней?

Авторов, исполнителей и заказчиков — в студию! И к стене.

Я уже писал много раз и сейчас повторяю.

Всё подошло к тому, что у руководства страны есть два способа поднять авиапром: либо расстрелять всех «эффективных менеджеров», которые и на следующие тринадцать лет подготовили себе очередной план освоения народных средств, либо сделать авиапром и авиацию в целом приоритетной сферой русского развития, поставив на место всех этих приживальщиков–пылесосов при авиации и назначив тех, кто действительно сделает новый русский авиапром.

На последнем заседании Совета Безопасности президент Путин призвал «совершить такой же мощный, комплексный прорыв в модернизации оборонных отраслей, как это было ещё в 30–е годы прошлого века».

Если брать авиацию, то дичайшей иллюзией является вера в то, что боевые самолёты можно будет делать самим, а гражданские — собирать

отвёртками или попросту завозить. Без гражданского авиастроения невозможно военное.

И раз уж Путин отсылает нас в 30–е годы, то следует напомнить, что для советской авиации они были очень разными и крайне непростыми, а действительно судьбоносным стал один 1939–й год, когда на XVIII съезде ВКП (б) была утверждена директива на общее развитие авиации в СССР и стали форсировано создаваться практически новые на тот момент авиапром и авиация, которые и позволили нам в итоге победить в Великой Отечественной войне.

Крайне поучителен диалог И.В. Сталина и выдающегося советского русского авиаконструктора Александра Яковлева летом того 1939 года: «Говорите то, что думаете, и не смущайтесь — мы вам верим, хотя вы и молоды. Вы знаток своего дела, не связаны с ошибками прошлого и поэтому можете быть объективнее больше, чем старые специалисты, которым мы очень верили, а они нас с авиацией завели в болото».

Кому верить сегодня в авиапроме — есть. Называть их вслух пока нельзя, поскольку они тут же станут мишенью.

Но вот кому никак нельзя верить — хорошо известны.

Это нынешние те, «которым мы очень верили, а они нас с авиацией завели в болото».

И государство обязано вывести их из административных позиций, где они не только за государственный счёт решают частные задачи, но и добивают наш авиапром.

У руководства страны остался последний шанс, чтобы сделать 2012 год 1939-м, а не 1937-м.

По уму, сегодня уже всё придётся делать как бы с нуля, собирая и привлекая действительно лучших конструкторов, выращивая новые конструкторские школы, собирая нашу самую талантливую молодёжь в этих школах вокруг наших выдающихся и дорогих стариков, ещё помнящих, как делать самолёты — консолидируя все созидательные силы на создание новой русской авиации.