

Эффективная система управления бизнесом в авиастроении

Ассоциация производителей авиационных систем и агрегатов создана в 2008 г. в целях защиты интересов предприятий-членов Ассоциации на основе статьи 8 Конституции Российской Федерации о равных правах предприятий различных форм собственности.



Группой руководителей предприятий, заинтересованных в развитии отечественного авиастроения, 10 декабря 2008 г. была создана Ассоциация производителей авиационных систем и агрегатов (АВИСА). У истоков создания Ассоциации стояли генеральный директор АО «Наука» Е.В. Меркулов, генеральный директор АО «Теплообменник» В.В. Тягинкин, генеральный директор АО «Авиаагрегат» Г.А. Кулаков, генеральный директор АО «Респиратор» А.А. Брызгалин.

Первым руководителем Ассоциации был избран Александр Ильич Федоров, опытный работник авиационной промышленности, прошедший путь от инженера авиационного предприятия до ведущего специалиста в Министерстве авиационной промышленности СССР.

Все годы с момента создания и в дальнейшей деятельности АВИСА объединяла в своих рядах предприятия, занимающее доминирующее положение в Российской Федерации в производстве авиационных систем и агрегатов, не входящих в состав интегрированных структур.

Основной вектор деятельности Ассоциации – это организация оперативного взаимодействия в технологическом процессе производства продукции. Для этих целей в Ассоциации функционируют ряд Комитетов. Наиболее активная деятельность сосредоточена в Комитете по технологическому взаимодействию. Так, создана информационная база технологических возможностей предприятий Ассоциации и партнеров, что позволяет эффективно использовать сумму технологий. Исполнителю предоставляется право оперативно выбирать оптимальную технологию обработки по времени реализа-



Виктор Согачев,
генеральный директор
Ассоциации производителей
авиационных систем и агрегатов

ции и стоимости из числа временно свободных на предприятии участников проекта.

Особенно важно технологическое взаимодействие в текущей обстановке, когда существенно изменились условия выполнения контрактов. Мы видим в этой работе неиспользованные резервы технологического взаимодействия, в первую очередь, связанные с оперативностью принятия решения использования технологий партнера, и в развитии горизонтальных связей между специалистами и инженерами предприятий. В то же время один из тормозящих факторов наращивания технологического взаимодействия связан с несовершенством ряда нормативных документов, как взаимосвязанных между промышленностью и Министерством обороны, так и ведомственных, требующих корректировки с учетом текущей обстановки. На очередном расширенном заседании Комитета по технологическому взаимодействию участники заседания подготовили предложения Совету директоров Ассоциации по

преодолении факторов, сдерживающих взаимодействие.

Перспективы развития предприятий, входящих в Ассоциацию, мы связываем, в первую очередь, с выпуском конкурентоспособной продукции в гражданском секторе.

Массовое серийное производство агрегатов и участие в проектах по модернизации существующего авиапарка гражданских воздушных судов – для нас это основа устойчивого финансового положения предприятий Ассоциации и оптимистический прогноз перспектив развития социальной среды мест расположения производственных площадок.

Ожидаем, что последствия ошибок руководства авиационной промышленности России, приведшие к уязвимости гражданского авиастроения от санкций Евросоюза и США, будут компенсированы путём практической реализации решений Президента России о возобновлении массового серийного производства гражданской авиационной техники.

В то же время, риски возобновления массового серийного производства полностью отечественных гражданских самолетов Ту-214 и Ил-96-300 значительно меньше рисков импортозамещения авиа-





ционных систем и агрегатов, заложенных в проекты самолетов MC-21 и SSJ-100. Самолеты Ту-214 и Ил-96-300 имеют основные параметры и характеристики, позволяющие в течение двух-трех лет после начала массового серийного производства, провести модернизацию и обеспечить их экспортную конкурентоспособность по сравнению с зарубежными аналогами. Кроме того, восстановление серийного производства самолетов Ту-214 и Ил-96-300, безусловно, станет двигателем для развития отечественной экономики и обеспечит положительные социальные эффекты.

Необходимым условием для безусловного выполнения решения Президента России должна стать глубокая реформа системы управления авиационной отраслью, так как существующая система управления авиационным производством за последние 30 лет не смогла организовать массовый серийный выпуск конкурентоспособного гражданского воздушного судна. Фактически, вместо командно-административного авиационного кластера Минпромторга, ориентированного, преимущественно, на финансовое обслуживание предприятий государственных корпораций, необходимо создать систему равноправного сотрудничества и добросовестной конкуренции всех поставщиков авиационных систем и агрегатов, независимо от формы собственности.

Реформированию должна подвергнуться и наука, работающая над созданием результатов научно-технической деятельности (РНТД) в области агрегатостроения. Существующие научно-технические центры, созданные в условиях административно-командного управления эконо-

микой, не имеют навыков работы на свободном рынке исследований и разработок, определения перспектив свободного развития комплектующих, выделения её потребностей в актуальных РНТД с учётом особенностей и реального состояния отечественного рынка.

Во многом негативные последствия для отечественных поставщиков комплектующих в интересах гражданского авиастроения объясняются несовершенством российского законодательства. Так, в нашей стране нет запрета на финансирование иностранных компаний из государственного бюджета на поставки и разработки комплектующих при создании гражданских самолетов. Не предусматриваются обязательные требования, в рамках закона, о локализации производств с иностранными партнерами изделий для серийного выпуска воздушных судов. В целях защиты отечественных производителей комплектующих, нами были внесены предложения в Совет Федерации о целесообразности внесения изменений в Федеральный закон (ФЗ) № 10 «О развитии авиации». Предложения связаны с внесением изменений в статьи 8, 9 настоящего ФЗ, которые предусматривают запрет на финансирование из бюджета Российской Федерации разработки и поставок комплектующих изделий вновь создаваемых гражданских воздушных судов нерезидентов Российской Федерации.

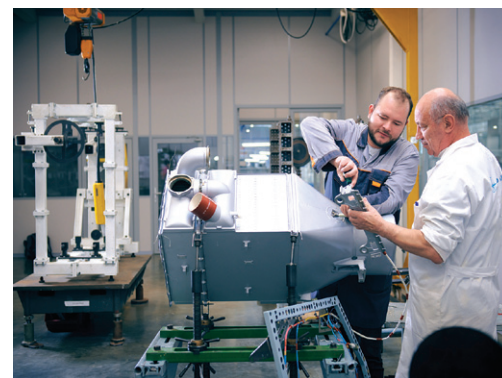
Требования на законодательном уровне о создании совместного производства с иностранными партнерами комплектующих для гражданских воздушных судов, существенно бы снизило риски нашего участия в реализации Государственных программ развития гражданского авиастроения.

К сожалению, пять лет назад инициатива не была поддержана исполнительными органами власти. И в долгосрочной перспективе без законодательного обеспечения сохранится угроза потери для нас рынка поставок в гражданском секторе авиастроения из-за технологического отставания производств.

Пользуясь случаем, хотел бы пригласить поставщиков авиационных комплектующих к формированию на площадке АВИСА и

доведению до Правительства Российской Федерации консолидированной позиции в области гражданского авиастроения, а именно:

- разработка порядка и системы определения приоритетов исследований и разработок, направленных на создание общих для всех научно-технических заделов (НТЗ) в области компонентов авиационной техники, лишенной административного произвола, и равноправие конкуренции участников;
- создание свободной от административного произвола системы повышения уровня технологической готовности компонентов авиационной техники, выполняющей освоение, проверку и передачу перспективных технологий серийным производителям, основанной на её полной и безраздельной ответственности за качество и безопасность.



Предприятия – члены Ассоциации и наши партнеры за 15 лет совместной работы сталкивались с различными вызовами и проблемами, но всегда выходили с честью и достойно решая проблемы поставки продукции потребителям, обеспечивали финансовую устойчивость и развитие производственных площадок. Главным залогом наших побед всегда была и есть взаимная поддержка, доброжелательность и конструктивность в отношениях между специалистами предприятий. Финансовая устойчивость предприятий Ассоциации в текущей обстановке и уверенный взгляд в будущее – результат эффективной системы управления бизнесом, во главе которого стоят профессионалы своего дела, участники Ассоциации производителей авиационных систем и агрегатов.