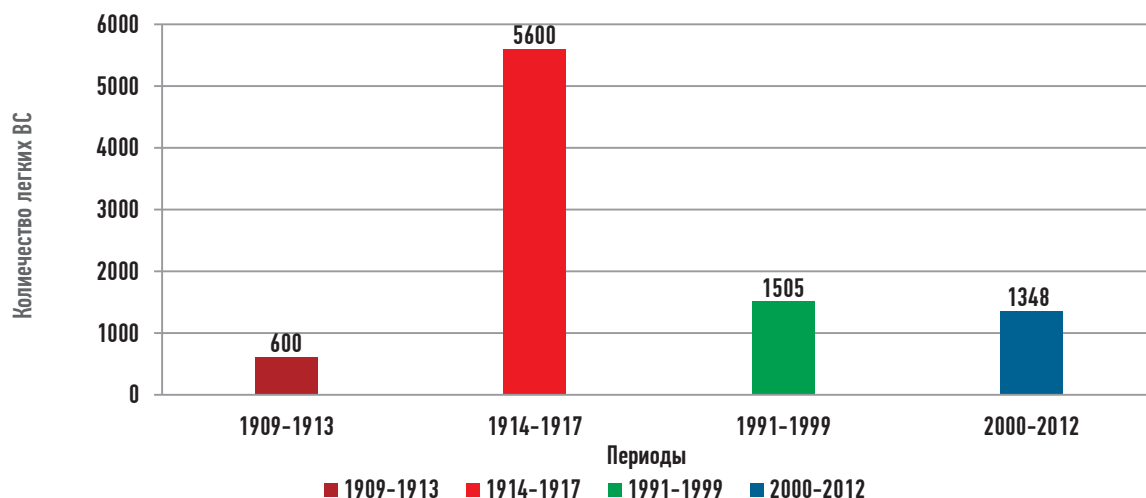


О РАЗВИТИИ ПРОИЗВОДСТВА ВС АОН В РОССИИ

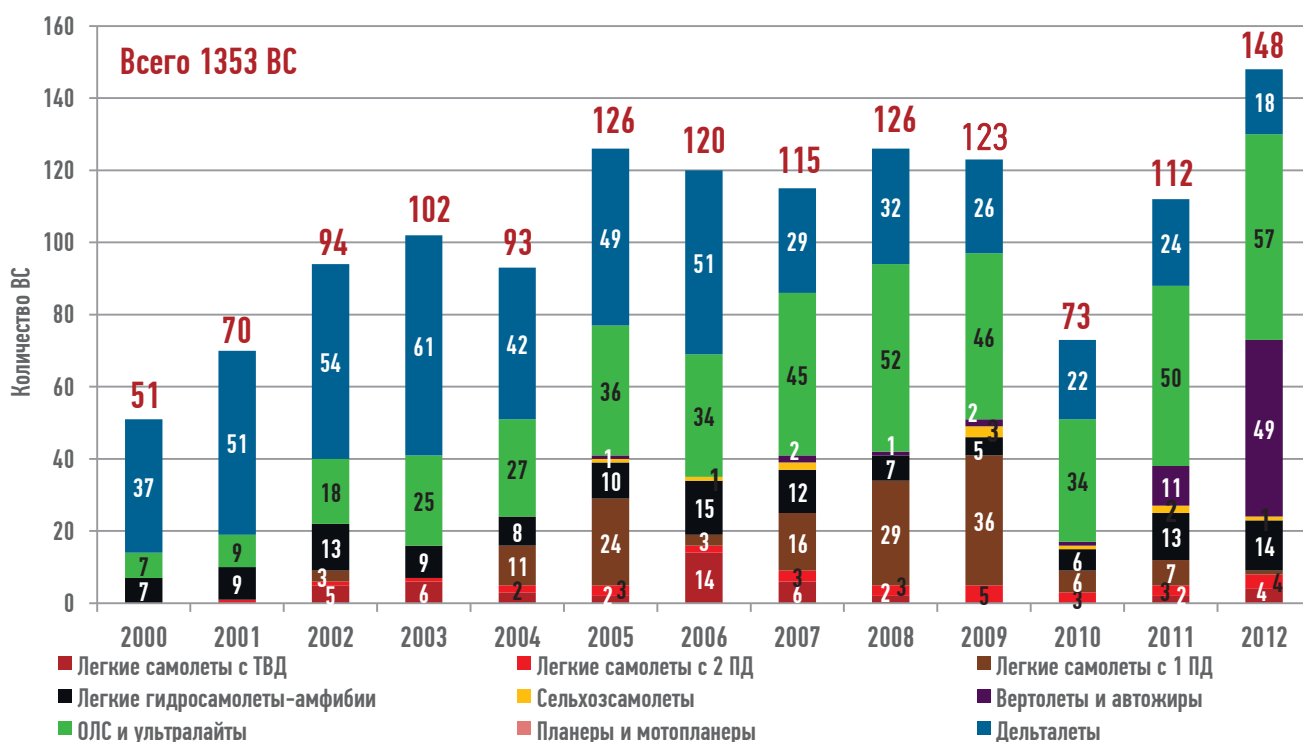
I. РЕТРОСПЕКТИВА ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКИХ ВС В РОССИИ

Рассматривая авиацию общего назначения (АОН), обычно приводят в пример США и сравнивают парк ВС и их производство с показателями, достигнутыми в этой стране.



Слайд 2. Ретроспектива производства легких ВС в России

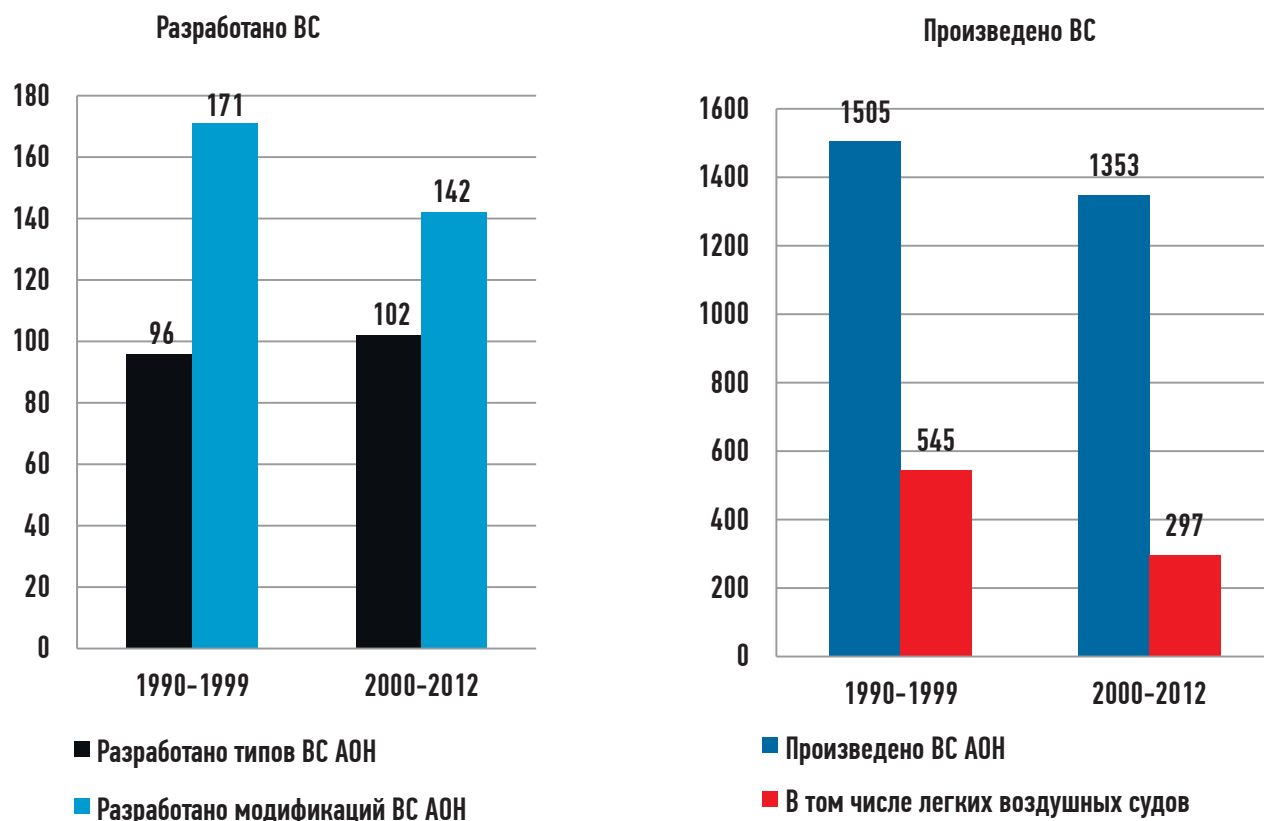
Рассматривая производство воздушных судов АОН в России, заглянув в историю, мы увидим, что в наши дни в стране выпускается меньше легких летательных аппаратов, чем в дореволюционной России. За 9 лет до 1917 г. в России было построено 6200 легких самолетов. За такой же период в 90-х годах прошлого века у нас было выпущено в 4 раза меньшее количество легких ВС (слайд 2). В период 2000-2012 гг. построено около 1400 ВС, большинство которых используют как ВС АОН.



Слайд 3. Производство легких ВС ($M_0 < 5,7$ т) в России в 2000-2012 гг.

Если проанализировать летно-технические характеристики ВС АОН, выпущенных в 2000-2012 г., то окажется, что доля легких самолетов невелика. В России сегодня выпускают

преимущественно сверхлегкие воздушные суда с взлетной массой менее 450 кг и очень легкие самолеты с максимальной взлетной массой до 750 кг (слайд 3). А выпуск легких самолетов с массой до 5700 кг сократился вдвое – с 545 воздушных судов в 90-е годы до 297 в 2000-е (слайд 4).



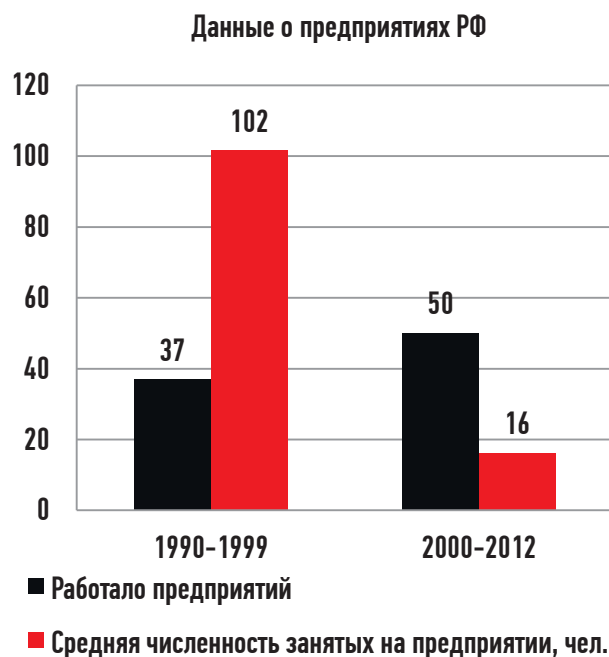
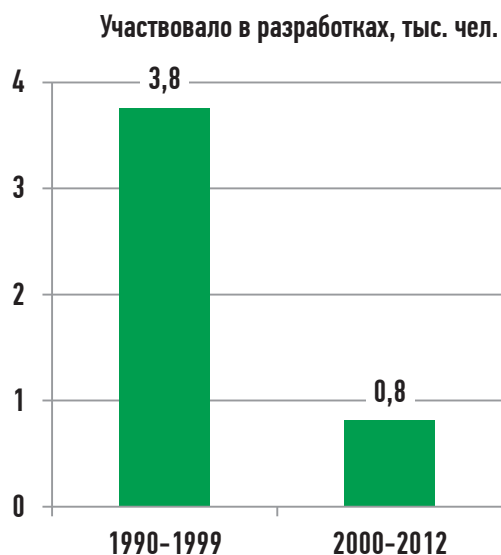
Слайд 4. Разработка и производство легких ВС в современной России

Между тем, с 1991 года по настоящее время в России разработано около **200** типов легких воздушных судов и более **300** модификаций к ним. Баннеры с фотографиями легких ВС, разработанных в России и произведенных партиями от нескольких экземпляров до нескольких десятков машин, представленные в зале, подтверждают, что разработка и производство легких ВС в России сегодня существуют.

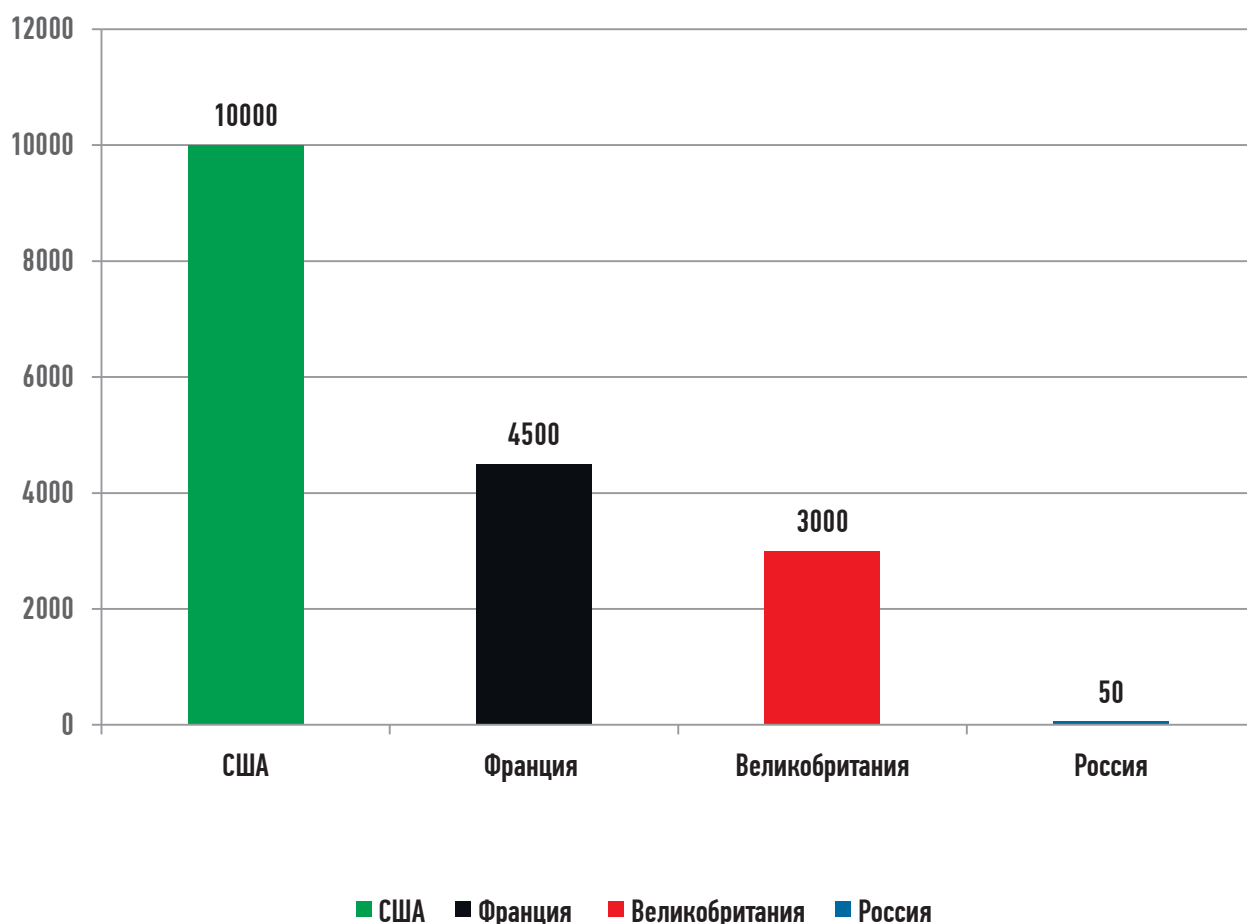
За два десятка лет в стране были спроектированы ВС всех категорий от парашютов до легких самолетов и вертолетов, а также двигатели и другие агрегаты для них. Однако до серийного производства дошли немногие, в основном сверхлегкие самолеты, дельталеты и амфибии. В 2000-е годы наблюдается упрощение проектов: вдвое уменьшилась взлетная масса, почти на треть упали максимальные скорости полета.

Вместе с тем почти в четыре раза сократилось и число занятых в разработке и производстве ВС АОН высококвалифицированных специалистов: количество их уменьшилось с 3,8 тыс. в 90-е годы до 800 чел. в 2000-е. А средняя численность сотрудников предприятий, занятых разработкой и производством ВС АОН, сократилась со 102 до 16 человек (слайд 5).

В настоящее время количество малых авиастроительных предприятий в России ничтожно мало по сравнению с теми странами, где развита авиационная промышленность: в 50-75 раз меньше по сравнению с Великобританией и Францией и почти в 200 раз меньше по сравнению с США (слайд 6). В Италии только в одной области Апулия на 4 млн. населения приходится 5000 человек, которые работают в авиастроении на 50-ти предприятиях.



Слайд 5. Социальные последствия сокращения активности в области производства ВС АОН



Слайд 6. Количество малых авиастроительных предприятий в разных странах мира

Как видим, с одной стороны, в России были и еще есть ресурсы для развития собственного производства ВС АОН, с другой – страна сегодня сильно отстает в этой области от других государств мира. Даже в дореволюционной России легких ВС производили больше.

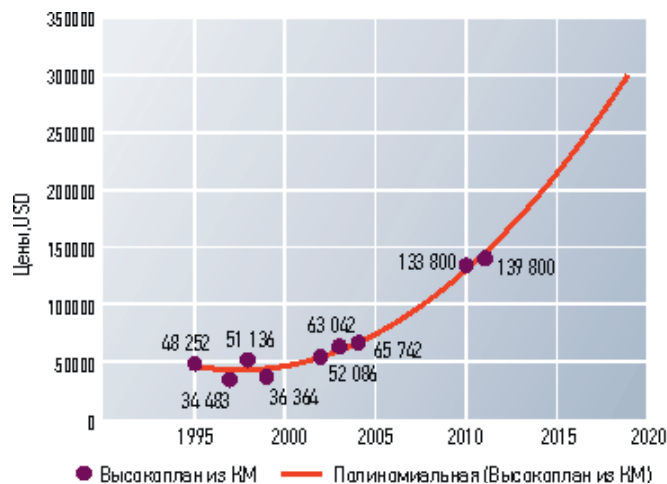
Это состояние неприемлемо и унижительно для нашей страны, и мы считаем, что необходимы неотложные меры по развитию отечественного производства ВС АОН.

II. ПРИЧИНЫ, ТОРМОЗЯЩИЕ ПРОИЗВОДСТВО ВС АОН В РОССИИ

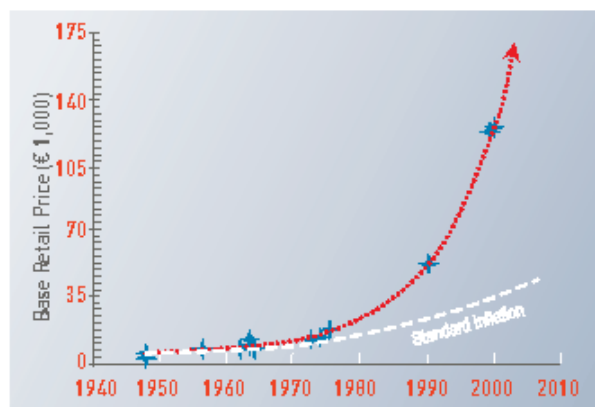
Факторы, тормозящие производство ВС АОН в России, можно объединить в три группы:

- ГЛОБАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ
- ВНУТРИГОСУДАРСТВЕННЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ
- ВНУТРИГОСУДАРСТВЕННЫЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ФАКТОРЫ

Одним из глобальных факторов, тормозящих авиастроение не только в России и не только при производстве ВС АОН, является стремительный рост цен авиационной техники, значительно опережающий темпы инфляции (слайд 7).



РОСТ ЦЕН ДВУХМЕСТНОГО LSA (000 НТЦ АОН)



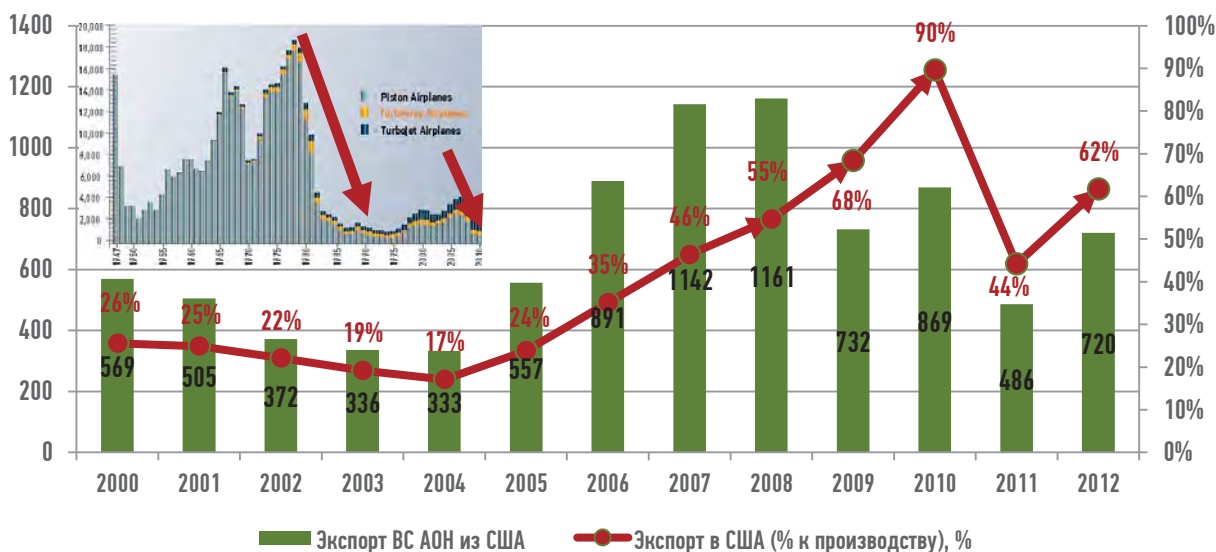
Cessna 172

РОСТ ЦЕН ЧЕТЫРЕХМЕСТНОГО ЛЕГКОГО САМОЛЕТА (GAMA)

Слайд 7. Стремительный рост цен во всех секторах авиастроения

Рост цен по гиперболической зависимости сокращает число покупателей и ведет к уменьшению спроса на авиационную технику, в первую очередь в частном секторе АОН.

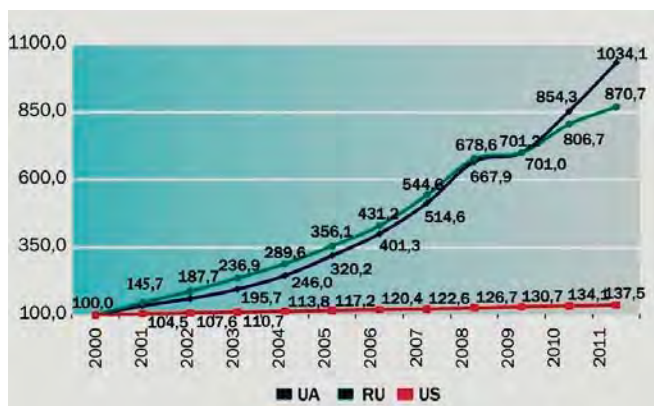
Усугубляют тенденцию к сокращению спроса, в том числе и на отечественную технику, кризисные процессы в мировом авиастроении. Они привели к падению объемов производства ВС АОН в развитых странах и к перепродаже большого количества техники на вторичном рынке. Значительное давление мирового вторичного рынка ВС АОН испытывает сегодня и Россия со стороны США и других стран, где сократился выпуск воздушных судов (слайд 8).



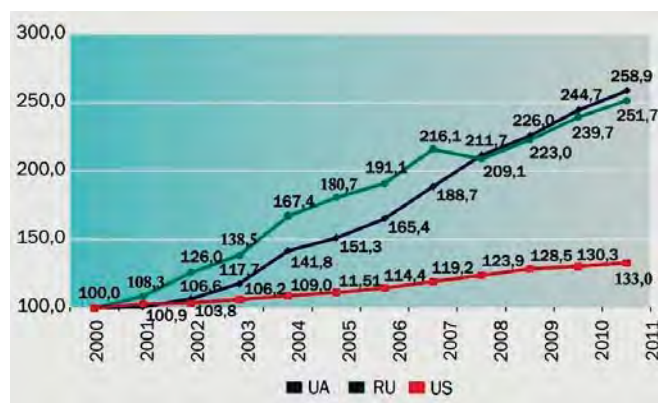
Слайд 8. Давление вторичного рынка: активизация вторичного рынка и увеличение экспорта ВС АОН производства США

Глобальный фактор роста цен авиационной техники в СНГ проявляется в большей степени, чем в других странах, т.к. при относительно невысокой стоимости труда и материальных затрат в

90-е годы темпы их роста значительно опережают темпы роста в других странах, например, в США (слайд 9).



РОСТ ИНДЕКСОВ ОПЛАТЫ ТРУДА В РФ, УКРАИНЕ, США



РОСТ ИНДЕКСОВ МАТЕРИАЛЬНЫХ ЗАТРАТ В РФ, УКРАИНЕ, США

Слайд 9. Причины стремительного роста цен в авиастроении РФ: рост стоимости труда и материальных затрат

Например, в 2000-2012 г. средняя заработная плата, по данным Росстата, росла в среднем на 23% в год и увеличилась с 2200 руб. в 2000 г. до 26000 руб. в 2012 г. В результате растет стоимость не только производства, но и разработки авиационной техники.

В настоящее время в стране полностью прекращено производство поршневых моторов, частично – современного навигационного оборудования, авиаприборов, качество и цены материалов оказываются неконкурентоспособными по сравнению с лучшими мировыми образцами, все большая доля себестоимости производства ВС приходится на материальные затраты. Если в России до 1917 г. эти расходы составляли до 62%, в США в 70-е годы – 30%, то к 2020 г. этот показатель может вырасти до 70% (слайд 10). Это значит, что предприятия практически лишены возможности активно уменьшать себестоимость продукции. Например, уменьшение трудоемкости производства на 25% приводит к снижению себестоимости лишь на 5%.



Слайд 10. Изменение доли материальных затрат в структуре себестоимости легкого самолета

III. АНАЛИЗ ФАКТОРОВ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ПРОИЗВОДСТВА

Нами подготовлены предложения по увеличению объемов производства легких ВС на основе анализа наиболее существенных факторов.

НИЗКИЙ СПРОС НА ВС АОН

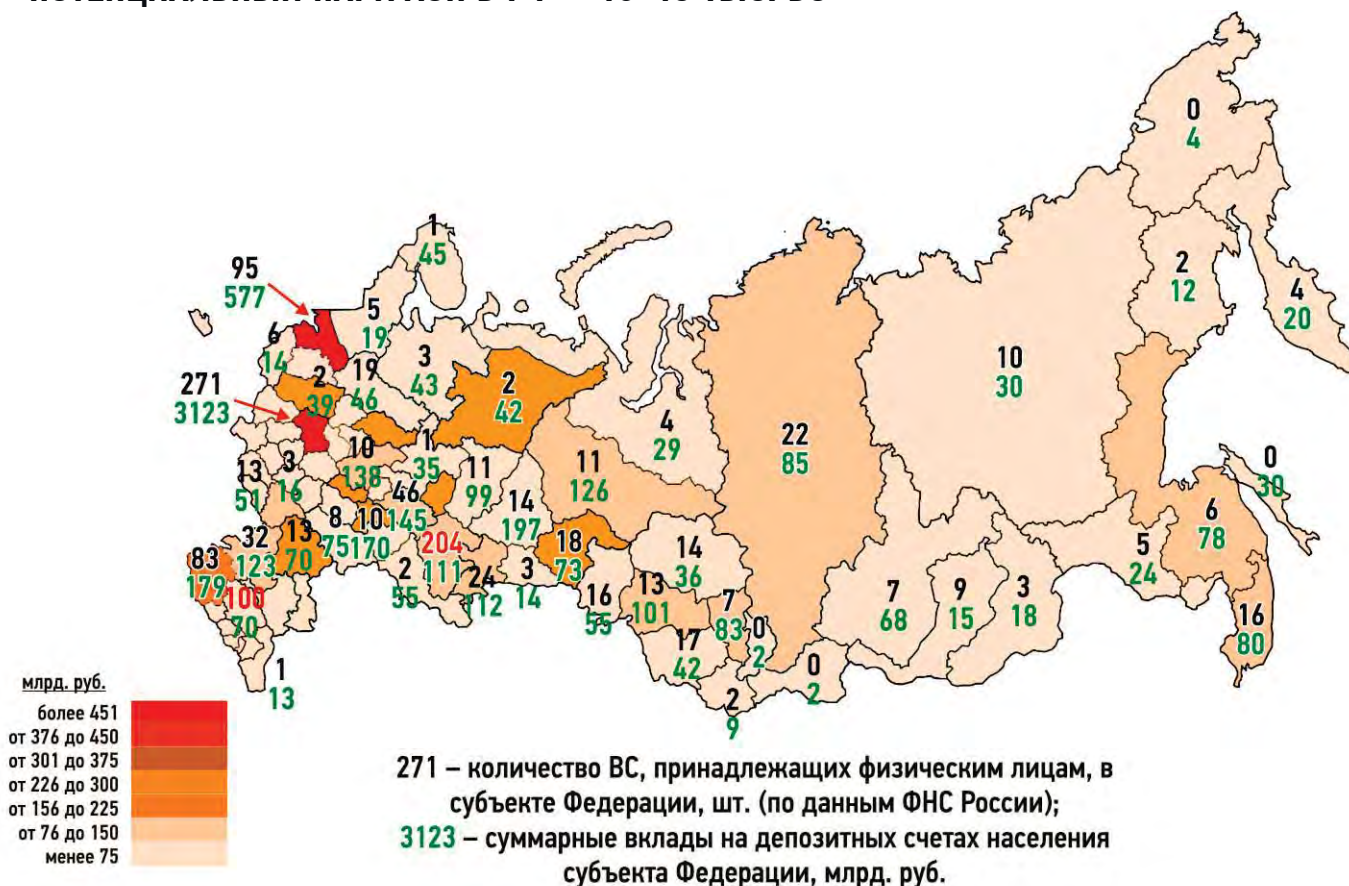
Основной причиной, тормозящей производство ВС АОН в России, является низкий спрос. По данным наших исследований уровень социально-экономического развития России в настоящее время позволяет иметь парк ВС АОН от 10 до 13 тысяч ВС. Однако в государственном реестре пока зарегистрировано около 3000. Очевидно, что спрос отложен, т.к. приобретению ВС АОН сегодня мешает ряд факторов: **высокие цены, отсутствие развитой инфраструктуры, правовые ограничения.**

Сопоставление распределения ВС АОН (по данным Федеральной налоговой службы России, слайд 11) с вкладами населения на депозитах (данные Росстата) показывает, что спрос выше там, где выше доходы и накопления населения и более развита наземная инфраструктура (больше аэродромов и посадочных площадок).

Такие условия характерны для Московской и Ленинградской областей, Краснодарского и Ставропольского краев, для Татарстана и Башкортостана, Ростовской и Самарской областей. Например, в Московской области зарегистрировано более 270 ВС АОН, в Ленинградской – 95, в Краснодарском крае – 83, в Татарстане – 46. Это центры развития АОН в России сегодня.

Там же, где ВС АОН особенно нужны как элемент транспортной системы, например, в Сибири и на Дальнем Востоке, низкие доходы населения и отсутствие посадочных площадок не позволяют закупать необходимое количество техники: в Красноярском крае зарегистрировано всего 22 ВС, в Якутии – 10, на Чукотке – 4 и т.д.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ПАРК АОН В РФ – 10-13 ТЫС. ВС



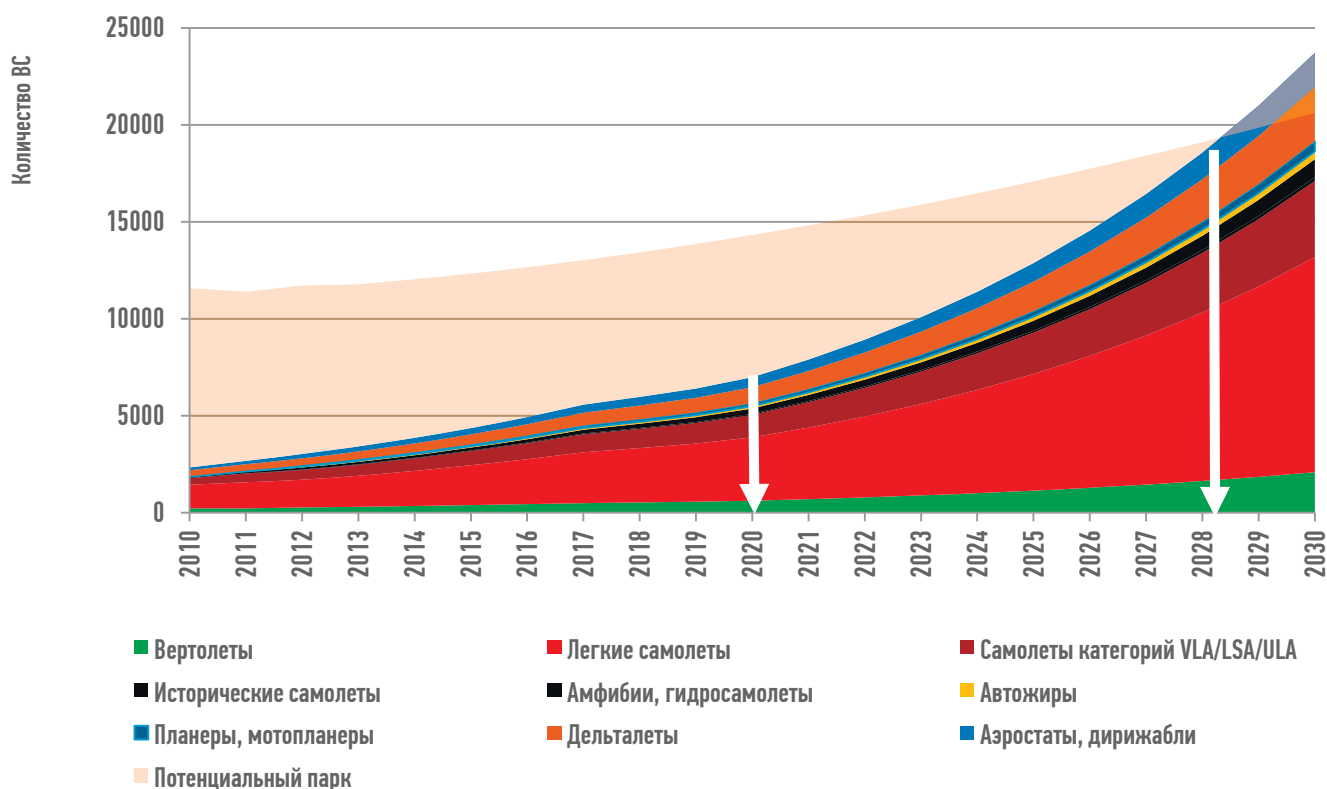
Слайд 11. Распределение ВС АОН по субъектам Федерации по данным ФНС

В минувшие три года парк ВС АОН увеличивался на 10-15% в год. При этом треть новых ВС АОН поставляли отечественные предприятия, две трети – зарубежные (слайд 12).

По нашим оценкам, базирующимся на «Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года», **парк АОН России до 2020 г. будет пополняться в среднем на 500 ВС в год.** Следовательно, за предстоящие семь лет он удвоится и превысит 6000 ВС. После 2020 года темпы прироста будут выше, и к 2028 г. фактический парк ВС АОН станет равным потенциальному, соответствующему уровню социально-экономического развития страны (слайд 13).

2010		2011		2013	
296		369		384	
РФ	Импорт	РФ	Импорт	РФ	Импорт
73	223	112	247	148	236
24,6%	75,4%	30,4%	69,6%	38,5%	61,5%

Слайд 12. Рост парка ВС АОН РФ составляет 10-15% в год



Слайд 13. Прогноз роста парка ВС АОН РФ до 2030 г.

Рассматривая причины низкого спроса на ВС АОН, надо отметить, что виной тому не только низкая покупательная способность и растущие цены авиатехники, но и несоизмеримые с ними налоги разного рода и затратные по времени процедуры допуска.

Характерным примером является транспортный налог, ставки которого не учитывают ни назначение ВС, ни годовой налет, и в большинстве субъектов Федерации необоснованно велики.

Например, государственное предприятие «Первый московский аэроклуб», в парке которого всего 22 ВС, в том числе 14 – планеры, ежегодно уплачивает 0,8 млн. руб. транспортного налога. Это очень большой бюджет для некоммерческой организации, которая занимается только развитием авиационного спорта. За исторический самолет Ил-14, который не приносит никакого дохода нужно платить 500 000 рублей в год.

Имеет место и законодательная коллизия, определяющая двойное налогообложение ВС АОН. Так, в соответствии со ст. 130 Гражданского кодекса Российской Федерации и ст. 358, 374 Налогового Кодекса Российской Федерации, воздушное судно является одновременно и объектом недвижимости и транспортным средством, поэтому подпадает под двойное налогообложение: налог на имущество (ставка 2,2%) и транспортный налог (ставка регулируется субъектами РФ). Проблемы создают не только налоги, но и отнесение ВС к имуществу, а не к транспортным средствам. Например, в 2012 год авиакомпанией «ЧелАвиа», в парке которой 58 ВС АОН, уплачен налог на имущество в сумме 5,8 млн. руб. и транспортный налог в сумме 1,3 млн. руб.

Серьезными недостатками страдает и нормативно-правовая база, которая регулирует сегодня деятельность АОН. Прежде всего, Воздушный Кодекс, в котором, в частности, не указано, что сертификат экземпляра ВС выдается государственным уполномоченным органом в области гражданской авиации, не предусмотрен упрощенный порядок допуска к эксплуатации сверхлегких воздушных судов, имеется ряд противоречий действующим положениям и ФАП. Порядок расследования АП в АОН, как и в коммерческой авиации. Это зачастую приводит к тому, что в обществе, и, что особенно важно, в органах государственного регулирования, создается неадекватное отношение к инцидентам и катастрофам в АОН. Мы не замечаем, что 80 человек ежедневно гибнут в автомобильных катастрофах, но рассматриваем иногда катастрофу двухместного СВС АОН чуть ли не как национальную трагедию.

Спрос на ВС АОН увеличится с развитием наземной инфраструктуры. В настоящее время в стране не хватает действующих аэродромов, поэтому можно приветствовать начавшийся рост численности посадочных площадок и аэродромов АОН. Однако местные органы самоуправления отказывают в разрешении на строительство объектов инфраструктуры посадочных площадок и аэродромов АОН, ссылаясь на Градостроительный кодекс РФ, и отсылают в федеральные органы исполнительной власти. Объясняется это тем, что выдача разрешений на строительство таких объектов не входят в компетенцию местных органов самоуправления, что значительно усложняет процедуру согласований и разрешений. **Проблема будет решена, если внести изменения в п. 4 части 5 ст. 51 Гражданского кодекса.**

Надо заметить, что сегодня не принят во внимание такой резерв развития аэродромной базы как зарубежный авиатизм. Действующий порядок использования воздушного пространства практически исключает полеты иностранных воздушных судов АОН над территорией Российской Федерации. Это уже привело к тому, что в США принят НОТАМ, по которому с мая 2012 года гражданские воздушные суда семи стран, в числе которых Россия, Куба, Судан, Китай, Сирия, Ирак и Северная Корея, могут летать в воздушном пространстве США только по правилам приборных полетов, что означает фактический запрет на полеты ВС АОН этих стран, которые летают в основном по правилам визуальных полетов в США. Если не менять действующее российское воздушное законодательство в этой области, то аналогичные правила могут ввести и страны ЕС. Возможно, покажется, что этот вопрос не связан с производством, но, открыв воздушное пространство для полетов иностранных ВС АОН, мы больше загрузим аэродромы, что будет способствовать развитию наземной инфраструктуры и дополнительным толчком к развитию рынка и, соответственно, к увеличению производства.

Еще раз надо обратить внимание и на необходимость освобождения аэроклубов и аэродромов АОН от земельного налога.

Рабочая группа по развитию производства ЛА и Национальная ассоциация производителей техники АОН (НАП АОН) подготовила свои предложения типовой концепции развития АОН в субъекте Федерации, которые предусматривают стимулирование спроса посредством:

- **восстановления посадочных площадок и аэродромов, снижения ставок налога на землю, предоставления земель сельхозназначения для развития инфраструктуры АОН;**
- **отмены или уменьшения транспортного налога на ВС АОН в субъекте Федерации;**
- **сокращения аэродромных расходов на обслуживание и базирование ВС АОН на аэродромах гражданской авиации;**
- **частно-государственного партнерства с финансовыми учреждениями в целях распространения продаж ВС АОН в коллективную (групповую) собственность, в лизинг, в кредит;**

- субсидирования аэроклубам ДОСААФ из местных бюджетов закупок отечественной авиационной техники;
- содействия организации новых авиационных учебных центров, аэроклубов, сертификационных центров и т.д.

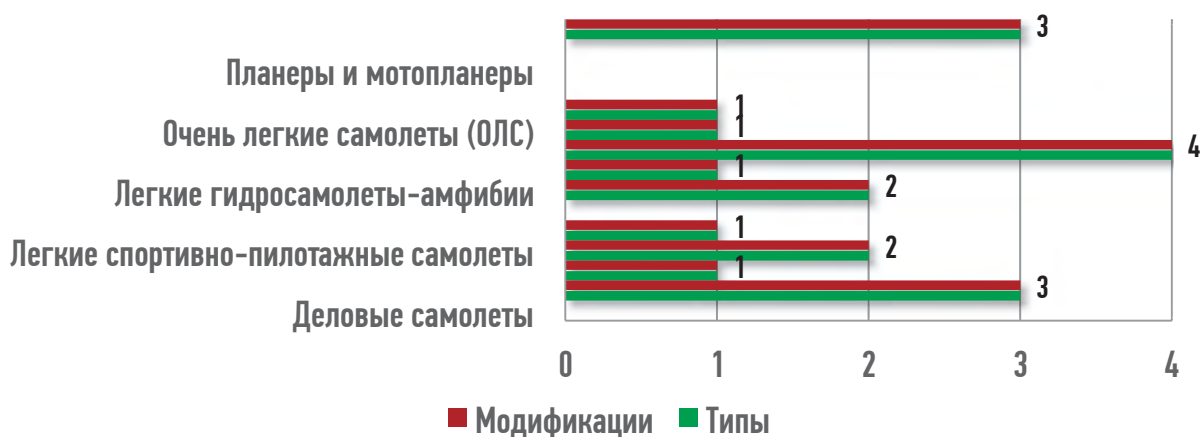
При реализации перечисленных мер в субъектах Федерации рынок АОН в стране в целом активизируется. Целесообразно также на основе региональных программ разработать «Стратегию развития авиации общего назначения Российской Федерации» как раздел «Транспортной стратегии Российской Федерации». **В рамках этой программы должны быть определены центры развития АОН в России и сформирована долгосрочная программа их поддержки.** Сколько таких центров может быть, покажет совместная работа авиационных общественных организаций и госструктур. В России 88 субъектов Федерации, но в ряде регионов может быть несколько центров развития АОН. Поэтому рабочим названием такой программы предлагается «100 городов России».

Необходима доработка и ГЦП «Развитие авиационной промышленности». Подпрограммой 6 «Малая авиация» этой целевой программы предусмотрено «Оказание содействия лизинговым компаниям в приобретении воздушных судов малой авиации, в том числе ВС сельскохозяйственного назначения» в целях повышения спроса на ВС малой авиации. В частности, при решении этой задачи **предусмотрено «Предоставление субсидий лизинговым компаниям с целью возмещения части затрат по кредитам на приобретение авиатехники пассажировместимостью до 20 мест».** Необходимо распространить масштабы содействия не только на коммерческие ВС, но и на ВС АОН, и на технологическое оборудование для их производства.

Одной из главных причин торможения производства ВС АОН является несовершенство авиационных правил в области сертификации ВС, действующих в России. О недостатках в системе сертификации типа можно судить по тому, что за 20 лет в стране разработано около **200** проектов ВС АОН и лишь **19** из них получили сертификаты типа, причем в каждой категории ВС выдано от 1 до 4 сертификатов (слайд 14).

Лишь некоторые из них, двухместные самолеты «Авиатика-МАИ-890» и «Корвет», доведены до производства, которое можно назвать серийным (произведено свыше 300 и 150 ВС соответственно). Остальные изготовлены в количестве от нескольких машин до нескольких десятков экземпляров.

Но за тот же период Межгосударственный авиационный комитет (МАК) выдал сертификаты типа **73-м** ВС АОН **141-й** модификации, разработанным за рубежом (слайд 15). Характерно, что наибольшее количество сертификатов типа выдано на дорогие корпоративные и деловые самолеты и вертолеты. Цены этих ВС составляют от нескольких миллионов до нескольких десятков миллионов долларов, поэтому затраты на сертификацию типа в МАК разработчикам кажутся приемлемыми. Тем более что все эти ВС уже имеют сертификаты типа, выданные национальными авиационными администрациями.



ЗА 20 ЛЕТ СЕРТИФИКАТ ТИПА ПОЛУЧИЛИ 19 ВС АОН, РАЗРАБОТАННЫХ В РФ

Слайд 14. Российские ВС АОН, имеющие сертификат типа МАК

Стоимость сертификации типа ВС в России в два-три раза больше по сравнению с аналогичными затратами в Европе, а в отдельных случаях выше на порядок. Например, расходы на сертификацию очень легкого самолета МАИ-223М оцениваются 20 млн. руб. Никаких нормативных сроков для выполнения процедур определения соответствия сертификационным центрам не установлено.



ЗА 20 ЛЕТ СЕРТИФИКАТ ТИПА МАК ПОЛУЧИЛИ 73 ЗАРУБЕЖНЫХ ВС АОН 141 МОДИФИКАЦИЯ

Слайд 15. Зарубежные ВС АОН, имеющие сертификат типа МАК

Сертификация типа легких ВС АОН российской разработки растягивается в России на годы по многим причинам.

Во-первых, она чрезвычайно дорога. Основные затраты приходятся на оплату услуг сертификационных центров, занятых проведением различных испытаний. Затраты в АР МАК не превышают 15% от общей суммы. Сертификационных центров в стране всего 8, расположены они в Москве и Московской области, занимают положение монополистов, диктуя цены.

Во-вторых, **за двадцать лет сертификационных работ не проведено ни одной НИР, направленной на снижение затрат на сертификацию.**

В-третьих, авиационные правила, по которым осуществляется сертификация, не учитывают изменения в области разработки ВС АОН, произошедшие за двадцать лет. В воздушном законодательстве РФ до сих пор отсутствует классификация категорий ВС, отражающая реалии современной российской АОН.

В-четвертых, никто не занимается подготовкой достаточного числа специалистов по сертификации ВС АОН и повышением их квалификации.

Неправильно считать, что все эти проблемы характерны только для России.

Рост затрат на сертификацию при разработке новых воздушных судов беспокоит авиастроителей всего мира. Например, совет директоров EASA 30 августа 2012 года принял документ МВ-3. В нем сформулированы принципы и постулаты, на которых должна базироваться стратегия применения и безопасности АОН, и которыми надо руководствоваться при разработке правил регулирования авиации общего назначения в странах Евросоюза. Вот только три из 13 постулатов:

1. В АОН уровень безопасности полетов никогда не достигнет уровня безопасности полетов в коммерческой авиации.

2. Правила АОН нельзя разрабатывать на основе правил коммерческой авиации.

3. Правила АОН следует строить на учете рисков и выгод от авиации общего назначения.

Совет EASA пришел к заключению о том, что деятельность АОН надо рассматривать по двум направлениям:

- **некоммерческая деятельность** (развлекательные, частные, спортивные полеты, полеты для личной предпринимательской деятельности);
- **некоторые виды коммерческой деятельности**, присущие АОН (авиауслуги, авиаработы, авиашоу и т.п.).

Впервые после внесения в начале 90-х годов поправки к Части II Приложения 6 к Конвенции о Международной гражданской авиации **в Европе признали целесообразность отнесения к АОН некоторых видов коммерческой деятельности**. Этот тезис признан настолько важным, что возможность выполнять за плату определенные виды деятельности, характерные для АОН, решено учесть в документах EASA, вплоть до внесения изменений в Регламент EASA №216/2008, в частности, в определение «коммерческая эксплуатация ВС».

Надо заметить, что в таких странах, как США и Китай придерживаются формулировки, принятой в 1969 г. в Части II Приложения 6 к Чикагской конвенции 1944 г., которая относит к АОН некоторые виды коммерческой деятельности. В частности, в этих странах авиационные работы относят к авиации общего назначения.

Отнесение к АОН традиционных для нее видов коммерческой деятельности открывает перспективы для повышения экономической составляющей АОН и особенно важно для стран, где авиация общего назначения неразвита.

В то же время, в мире признана целесообразность дифференцированного подхода к решению вопросов, касающихся деятельности в области АОН.

В частности, в европейских правилах АОН, особенно на уровне авиационного досуга и авиационного спорта, предусматривается возможность делегирования обязанностей авиационных администраций авторизированным общественным организациям, как это сделано, например, в Германии, Великобритании, Испании и многих других Европейских странах.

Авиарегистр МАК делает некоторые шаги в направлении изменения процедур сертификации. В частности, планируется внести в АП-21, п. 21.24, разрешающий проведение сертификационных работ с привлечением экспертов-аудиторов, что, безусловно, будет способствовать снижению затрат на сертификацию.

В то же время, новой редакцией п. 21.500 (b) этих правил предусмотрено освобождение от обязательной сертификации ряда категорий иностранных ВС Авиарегистром МАК. Очевидно, что это предложение следует конкретизировать и подкрепить организационно.

Таким образом, мировой опыт и логика развития авиации общего назначения в России требуют:

- **дифференцированного подхода к сертификации разных категорий воздушных судов;**
- **сбалансированности требований безопасности и рисков эксплуатации различных категорий ВС АОН;**
- **учета экономических факторов, как на этапе сертификации, так и по ее итогам: сертификация не должна быть препятствием экономическому развитию отрасли.**

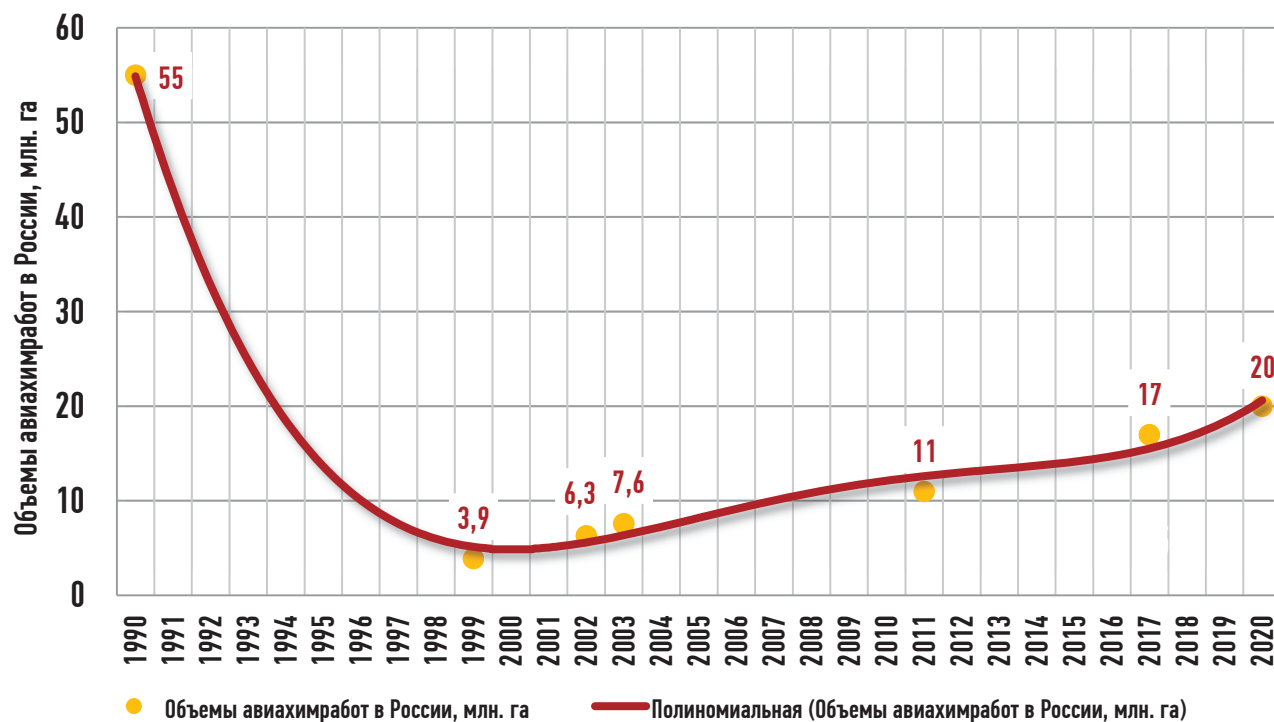
Наши предложения, касающиеся изменения законодательной базы, оформлены в виде законопроекта «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ» и проекта поручений федеральным органам власти, которые изложены в приложении к докладу.

Особой темой для авиастроительных предприятий являются авиационные химические работы. Техники на авиахимработах сегодня недостаточно, это еще одна причина, почему в течение всех лет после 1990 года на полях работают как легкие, так и сверхлегкие воздушные суда, и за счет них объемы АХР начали расти (слайд 16). Но несертифицированную сверхлегкую технику многие годы игнорировали, поэтому нормативная база для ее применения не соответствует требованиям времени. Совершенно очевидно, что этот пробел надо восполнить, предъявить дифференцированные требования к различным видам работ. **Государственный подход к выполнению авиахимработ требует также учитывать их общественную значимость, вклад в экономику страны!**

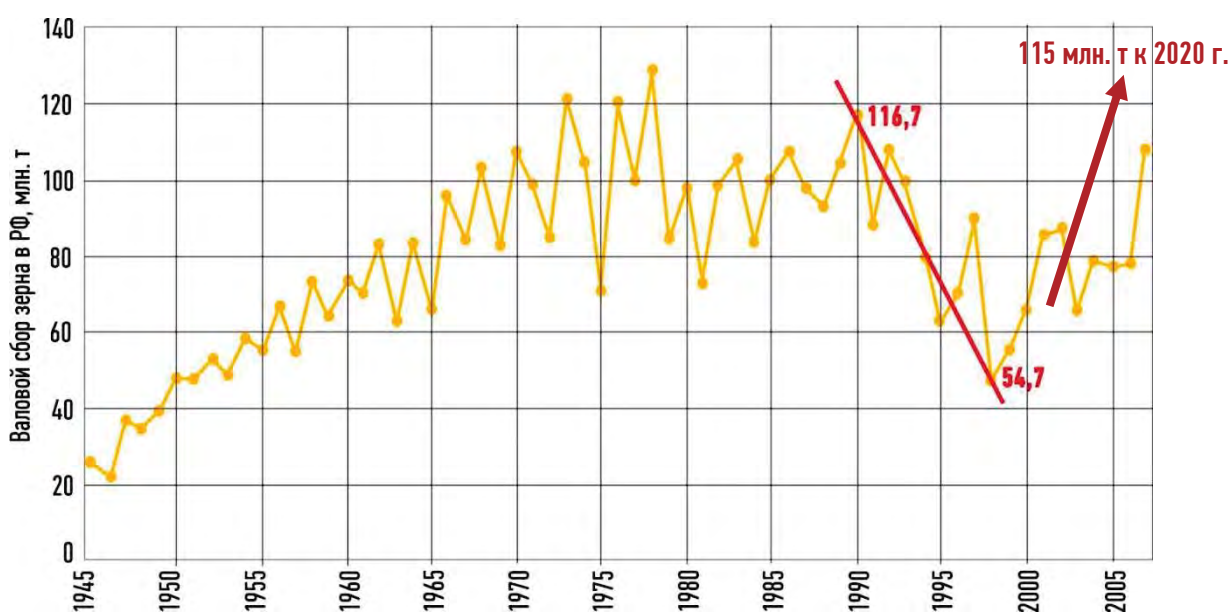
Надо принять во внимание прогнозы производства и экспорта зерна в России до 2030 г.: 141 млн. т и 46 млн. т соответственно (слайд 17). Достижение таких показателей выгодно государству, т.к. ожидается рост цен на зерно на мировом рынке в среднем на 4% в год до 500 долл. США за тонну к 2030 г. **Повышение урожайности будет обусловлено внедрением**

современных агротехнологий, включая применение новых сельскохозяйственных ВС, потребность в которых сегодня не удовлетворена.

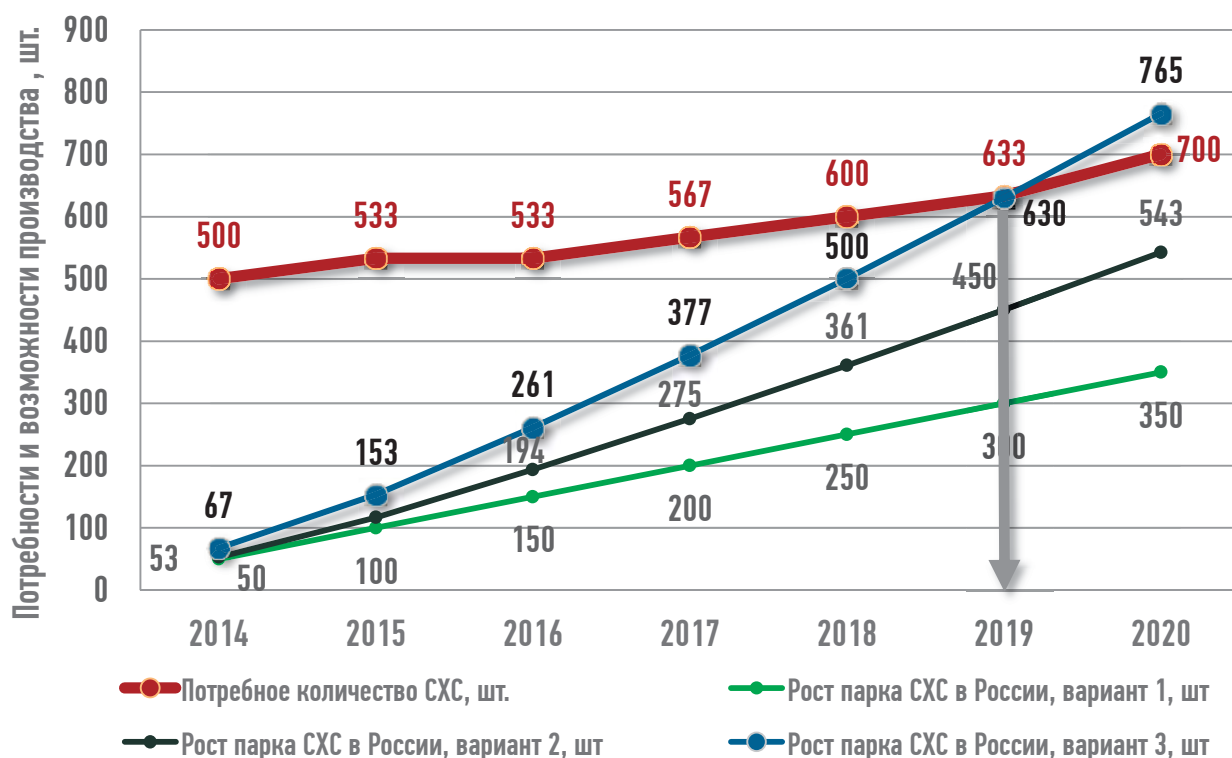
Производственные мощности, проведенная технологическая подготовка производства позволяют российским предприятиям удовлетворить потребности экономики России в сельскохозяйственных ВС в течение двух-трех лет (слайд 18). Надо оказать помощь этим предприятиям в проведении сертификации типа, тогда новые ВС смогут использовать и коммерческие авиакомпании. При этом в следующие семь лет не только значительно увеличатся объемы производства ВС, но страна получит и значительный доход от продажи больших объемов зерна на внутреннем и внешнем рынках.



Слайд 16. Объемы авиационных работ в Российской Федерации в 1990-2020 гг.



Слайд 17. Общественная значимость АОН: валовой сбор зерна в РФ вырастет



Слайд 18. Спрос на СХС и возможности их производства в России до 2020 г.

ВЫСОКИЕ ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ

В связи с тем, что в России в настоящее время не производят большинство комплектующих и материалов, необходимых для производства ВС АОН, доля расходов на оплату таможенных пошлин авиастроительными предприятиями постоянно растет. Именно поэтому на одно из первых мест среди факторов, тормозящих развитие производства ВС АОН, эксперты ставят высокие таможенные пошлины.

Например, затраты на таможенное оформление наиболее распространенного в АОН поршневого двигателя Rotax-912 составляют **треть его цены**. Затраты на «таможенную очистку» запасных частей к этим двигателям находятся в диапазоне от 28% до 35,6%!

Эти цифры приведены по статистике до 31 августа текущего года, когда ставки таможенных пошлин на большинство товарной номенклатуры ВЭД были равны 0%. **С 1 сентября Федеральная таможенная служба, сократив с 10% до 8,0% ставки на импорт авиационных поршневых двигателей, увеличила ставки с 0% до 5-17%, т.е. в среднем на 11,5%, по 91 позиции ТН ВЭД, которые используются в АОН!** Таким образом, расходы на оплату таможенных пошлин при импорте вырастут еще в большей степени.

Рост ставок таможенных пошлин на импортные материалы и комплектующие для производства российских ВС гражданской авиации ничем не оправдан на фоне снижения пошлин на импорт воздушных судов с массой пустого снаряженного до 2-х тонн (с 20% до 18,6% с последующим уменьшением до 0%). Так же, как и в примере с сертификацией типа, российский производитель оказывается в проигрыше по сравнению с зарубежным.

Однако высокие ставки пошлин – не единственная проблема таможенного оформления импортных грузов. Заметно тормозят производство сложные и затратные по времени процедуры оформления паспорта сделки, требующие доказательства применения в авиации каждой детали или запчаста, указания производителя, материала, веса. При малейших неточностях в документах груз отправляется на таможенный склад и находится там до устранения порой несущественных замечаний. При этом останавливается производство, предприятие оплачивает таможенные расходы по хранению груза на складе.

Если временные и финансовые затраты на оформление больших партий грузов или дорогостоящих агрегатов как-то оправданы, то они совершенно неприемлемы при таможенном оформлении мелких и недорогих грузов, таких как отдельные детали и агрегаты для поддержки ВС АОН в эксплуатации.

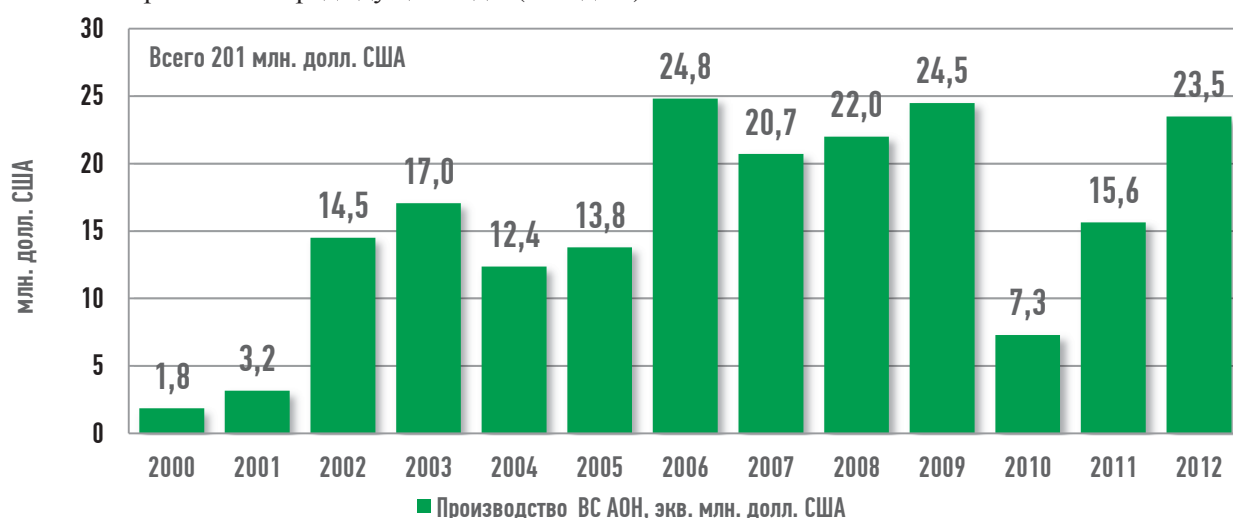
Неоправданным является и требование обязательной экспертизы независимой инспекции при оформлении экспорта сверхлегкой и очень легкой авиатехники: парамоторов, дельталетов, ультралайтов, очень легких самолетов и т.д. Затраты времени на оценку принадлежности их к технике двойного назначения при каждой отправке российских ВС АОН на экспорт очень велики. **Надо один раз установить, что в современных условиях отнесение ВС АОН к этой категории не оправдано и в определенной степени тормозит развитие отечественного производства.**

Для того чтобы обеспечить развитие производства гражданской авиатехники в России, в частности ВС АОН, необходимо вернуть к 0% все ставки таможенных пошлин на товарную номенклатуру, размеры которых действовали до 31 августа и 1 сентября были повышены, (коды ТН ВЭД ТС 6812809002, 6812999002, 6813200001, 6813810001, 6813890001, 7304312002, 7304318001, 7304395201, 7304395801, 7304399201, 7304518901, 7306304101, 7306304901, 7306307201, 7306307702, 7306408002, 7306502001, 7306508001, 7306611001, 7306619201, 7306619901, 7306691001, 7306699001, 7312102001, 7312104101, 7312104901, 7312106101, 7312106901, 7312108104, 7312108304, 7312108504, 7312108904, 7312109801, 7312900001, 7322900001, 7326208001, 7608100001, 7608202001, 7608208104, 7608208903, 8408902701, 8408904101, 8408904301, 8408904501, 8408904701, 8408906101, 8408908101, 8483402101, 8483402501, 8483402901, 8483908902, 8504312101, 8504312901, 8504318002, 8504320001, 8504320009, 8504330001, 8507208002, 8518103001, 8518220001, 8518293001, 8519819501, 8519899001, 8544300003, 9002900001, 9029203801, 9405602001, 9405608001, 9405920002, 9405990002, 3917219001, 3917239001, 3917310002, 3917390003);

– установить нормативы времени таможенного оформления товарной номенклатуры для гражданских воздушных судов);

– отменить обязательную экспертизу независимой инспекции при оформлении экспорта ВС российского производства с массой пустого снаряженного до 2 т.

Представление о том, насколько малы в масштабах государства будут потери от отмены таможенных пошлин на материалы и комплектующие для производства ВС АОН можно, оценив объемы производства в денежном выражении в предыдущие годы (слайд 19).



Слайд 19. Производство легких ВС ($M_0 < 5,7$ т) в Российской Федерации в 2000-2012 гг. в денежном выражении (без учета ВС деловой авиации)

НЕРЕНТАБЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Недостаточный спрос определяет единичное производство ВС АОН, характерное сегодня для большинства предприятий и ведущее их к банкротству или высоким ценам российской техники, не выдерживающей по этому показателю конкуренции с зарубежными ВС АОН.

Расчеты с помощью экономико-математической модели, рекомендуемой министерствами экономики и финансов РФ показывают, что при прогнозируемых спросе, темпах роста стоимости труда и материальных затрат в условиях действующего налогового и таможенного законодательства производство большинства типов ВС АОН в современных масштабах будет нерентабельным.

Это означает, что при ценах, конкурентных на рынке, полная себестоимость ВС российского производства будет выше цены. Рентабельный уровень производства для различных типов воздушных судов и условий производства разный. Например, для легкого сельхозсамолета он близок к 90 машинам в год, для двухместного самолета с взлетной массой до 600 кг – около 20 машин, для двухмоторного гидросамолета-амфибии – до 14, а для сборки двухместного самолета из кит-набора – 2-5 машин. И поскольку цены материалов, комплектующих вместе с заработной платой растут, уровень рентабельности также повышается. Прогнозы показывают, что при условиях производства, подобных нынешним, российские предприятия должны выпускать значительно больше техники, чем потребно внутреннему рынку.

Порог рентабельности можно и нужно понизить, освобождая малые авиастроительные предприятия от расходов, которые устанавливает государство. Речь идет о таможенных пошлинах, налогах, затратах на сертификацию. По предварительным расчетам до 2020 г. ежегодные отчисления будут составлять: до 160 млн. руб. таможенных платежей, до 180 млн.

руб. НДС и до 130 млн. руб. других налогов в год. **А доход от продажи ВС АОН в среднем мог бы достичь 3 млрд. руб. в год.**

Второй способ увеличения объемов производства – содействие экспорту российских ВС. Этот путь требует решения нескольких задач.

Для выхода на международный рынок необходимы не только инвестиции для продвижения продукта, но и полная гармонизация российских авиационных правил с европейскими и американскими, заключение соглашений о взаимном признании сертификатов в целях сокращения расходов на сертификацию типа в других странах и замены ее на валидацию. Естественно, необходимо более активное присутствие российской техники на международных авиационных салонах в Европе и США, таких как AERO (Фридрихсхафен), AirVenture (Ошкош). Надо организовывать представительства по продаже российской техники за рубежом. Эти задачи предприятиям под силу решить при объединении в рамках, например, Национальной ассоциации производителей техники АОН.

Путь увеличения объемов производства за счет экспорта используют сегодня во всем мире, что хорошо видно на примере США, который приведен выше.

Мы уверены в том, что при нынешних объемах производства ВС АОН допустимы оба способа. Но второй способ предприятия могут реализовать только при выполнении первого. Значит, целесообразно поручить Минэкономразвития, Минфину, ФТС, Минпромторгу и Минтрансу внести соответствующее решение в Совет Евразийской комиссии, предусматривающее освобождение малых авиастроительных предприятий от таможенных пошлин, внести предложения в ГД по изменению налогового законодательства.

ДЕФИЦИТ ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ

Из практики авиастроения хорошо известно, что в период запуска в производство, когда оно нерентабельно, всегда наблюдается дефицит оборотных средств. Единичный выпуск ВС можно рассматривать как затянувшийся запуск производства, следовательно, для российских авиастроительных предприятий дефицит оборотных средств приобретает хронический характер.

Предложенные выше меры по повышению рентабельности дадут результат в среднесрочной перспективе. Однако даже при их реализации в течение предстоящих двух-трех лет дефицит средств будет сохраняться. Единственным источником пополнения оборотных средств сегодня являются кредиты коммерческих банков под высокие проценты.

Целесообразно рассмотреть вопрос о льготном кредитовании малых авиастроительных предприятий в одном из государственных банков, особенно в тех случаях, когда речь идет о запуске в производство техники, необходимой экономике страны. Таким банком мог бы быть Внешэкономбанк РФ, учитывая актуальность решения задачи экспорта российских ВС в условиях недостаточного спроса на внутреннем рынке.

Формы финансовой поддержки малых авиастроительных предприятий могут быть разные, от льготных процентов до компенсации процентов по кредитам при выполнении государственных заказов.

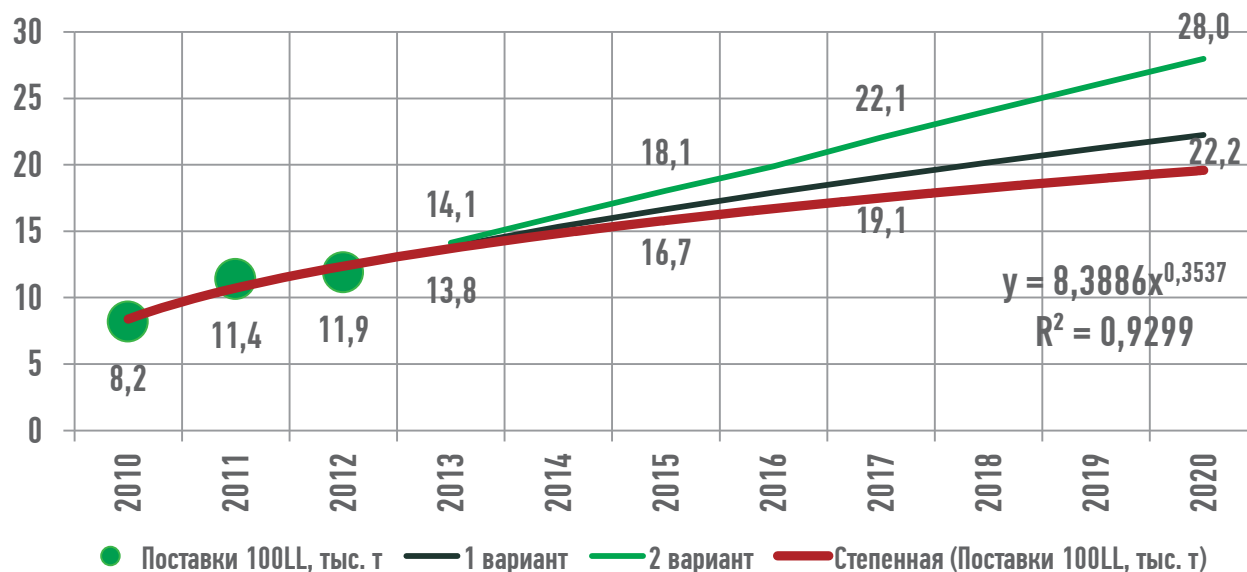
О ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММАХ И НИОКР

Принимая во внимание, что подпрограмма 6 «Малая авиация» впервые включена в государственную целевую программу «Развитие авиационной промышленности» и отдавая должное ее разработчикам, надо обратить внимание на недостатки.

Главным из них является отсутствие увязки будущего малой авиации с экономическими перспективами страны в рассматриваемый период. Поскольку подпрограмма разработана без привлечения малых авиастроительных предприятий и авиационных общественных организаций, в ней не учтен целый ряд потребностей этой категории авиастроителей и авиации общего назначения в целом. В основном речь идет о прогнозах производства коммерческих воздушных судов, предназначенных для перевозки пассажиров и грузов на местных воздушных линиях. Однако значительная часть потребностей в перевозках на МВЛ может быть решена за счет АОН, когда владельцы собственных ВС используют их в личных целях также как используем мы личные автомобили, разгружая общественный транспорт.

Несмотря на то, что потребности АОН в подпрограмме почти не названы, есть ряд общих вопросов, решение которых будет способствовать увеличению производства не только коммерческих ВС, но и ВС АОН, которые объединены термином «ВС малой авиации».

Таким вопросом является обеспечение ВС малой авиации топливом. Для перевозок 6–19 пассажиров требуются мощности, которые выгодней обеспечат турбовинтовые (а иногда и дизельные) двигатели. Но если речь идет об авиаработах, о чем в подпрограмме сказано очень поверхностно, то при существующих технологиях более оптимальны поршневые моторы, которые работают на авиационном бензине. Если цены его останутся на прежнем уровне, эффективно эксплуатировать сельскохозяйственные ВС очень сложно. Выход – в возобновлении производства авиационного бензина в России. Однако в нынешних условиях запуск его на коммерческой основе связан с огромными рисками, поскольку объемы в ближайшие три года не превысят 16 тысяч тонн, а до 2020 г. поднимутся до 22–28 млн. т. Решение задачи реально при поддержке со стороны государства, т.к. в первые годы выпуск авиабензина будет убыточным.



Слайд 20. Прогноз потребностей России в авиационном бензине

Сегодня в России уже созданы конкурентоспособные новые сельскохозяйственные ВС. Как показывает практика, **главное, – разработка и производство легких самолетов на крупных предприятиях нерентабельны. Поэтому задачи разработки подобной техники надо доверять небольшим предприятиям.**

В подпрограмме, разработанной Минпромторгом России, вывод о том, что зарубежные суда малой авиации, «согласно прогнозам, к 2015 году почти полностью вытеснят в этом секторе рынка самолеты отечественного производства» выглядит странно. В этом же документе есть и предложение о поддержке зарубежных компаний, решивших производить свою технику в России, – им планируется «содействие обустройству инфраструктуры под строительство производственных мощностей, софинансирование доработок ВС в целях их дальнейшей эксплуатации в российских условиях». Российским же производителям – только софинансирование НИОКР перспективной авиатехники и организации производственного процесса». Складывается впечатление, что у российских авиапредприятий нет проблем с инфраструктурой. На самом деле, НИОКР в разработке новой авиационной техники составляет меньшую часть капитальных затрат на запуск проекта в производство и эксплуатацию. Как правило, российские предприятия находят средства на НИОКР, а вот на технологическую подготовку производства, в том числе и на модернизацию устаревшей инфраструктуры, содержание которой определяет гигантские накладные расходы, денег нет. Поэтому правильной было бы нацелить помощь государства на те составляющие капиталовложений, от которых зависит себестоимость производства новых ВС, о чем говорилось выше, а значит, их цена и, в конечном итоге, себестоимость летного часа и возможность удовлетворить низкий платежеспособный спрос.

Рассматривая НИОКР, нельзя не обратить внимание на определенные перекосы, которые сегодня наблюдаются в работе научно-исследовательских учреждений. Вместо

исследовательской они занялись проектно-конструкторской работой, которая в ряде случаев не имеет перспективы.

На наш взгляд, Минпромторгу необходимо совместно с предприятиями-разработчиками определить перечень перспективных НИОКР, реализация которых действительно будет способствовать разработке конкурентоспособной техники и увеличению производства ВС АОН.

Таковыми работами видятся исследования и разработка:

- более совершенного современного законодательства и авиационных правил, регулирующих производство, допуск к эксплуатации и эксплуатацию воздушных судов, в частности, с максимальной взлетной массой до 5700 кг;
- менее затратных методов определения соответствия воздушных судов требованиям современных авиационных правил;
- современных методов исследования рынка воздушных судов АОН;
- современных методов организации производства в малых авиастроительных предприятиях.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Регламент не позволяет подробно обосновать все предложения, которые исходят от рабочей группы нашей Комиссии и Национальной ассоциации производителей техники АОН. Мы сформулировали основные предложения в виде проекта решения, который передан членам Комиссии. Кроме того, мы передадим Комиссии ряд документов, таких как проект закона о внесении изменений в Воздушный Кодекс РФ, типовая концепция региональной программы развития АОН.

Спасибо за внимание!