

Насколько успешно будет развиваться авиастроение в России? В немалой степени это зависит от государства, его поддержки, в том числе финансовой. Такую точку зрения в интервью «Ъ FM» Марату Кашину в рамках Международного авиакосмического салона высказал депутат Государственной думы Владимир Гутенев.

— В каком состоянии, на ваш взгляд, находится российская авиастроительная отрасль — это кризис, стагнация или подъем? Ведь МАКС можно воспринимать как такую квинтэссенцию состояния отрасли.

— Я уверен, что мы находимся на подъеме. Помимо традиционно мощного блока боевой авиации, который всегда был лидером в военно-техническом сотрудничестве, мы видим целый ряд проектов — это и становление на крыло МС-21, это и большой прорыв с целым семейством двигателей на базе ПД-17, будет целая линейка этих двигателей, это и амбициозные проекты в международной кооперации, не только широкофюзеляжный перспективный самолет, разработанный совместно с китайцами, но и совместная разработка нового тяжелого вертолета. Не стоит забывать об огромных успехах холдинга «Вертолеты России», входящий в состав госкорпорации «Ростех», и экспансия на внешние рынки, и вывод новых моделей, и практика боевого применения вертолетов, и «Ночной охотник» 28Н, и «Аллигатор», который себя тоже прекрасно зарекомендовал. Все это говорит о том, что открылось не просто окно, а дверь возможностей, для реализации которых чрезвычайно важно наличие в том числе финансовых инструментов. На площадке МАКС мы провели заседание, которое объединило экспертов и представителей крупных корпораций, законодательные власти, исполнительные власти, коллегии и комиссии ВПК, во главе угла своего рассмотрения ставила систему ценообразования по государственному оборонному заказу. 27 июня в Ижевске с участием президента Союз машиностроителей и Лига оборонных предприятий провели очень серьезное совещание, по результатам которого президент дал четыре поручения, первое из которых касается совершенствования системы гособоронзаказа, именно этой теме было посвящено наше заседание.

— В гражданском авиастроении мы, конечно, проигрываем конкурентам, и довольно серьезно. Отрасли оказывается финансовая поддержка — в этом году 60 млрд выделяют в целом на развитие авиации, в прошлом году — 52 млрд. Получаемый результат оправдывает эти вложения, на ваш взгляд?

— Я уверен, что оправдывает, хотя здесь надо быть честными. Объем помощи,

которую получают наши авиастроители, несопоставим с тем объемом, который получают их конкуренты. Только для поддержки авиаперевозчиков, для того, чтобы формально не нарушать правила Всемирной торговой организации, американцы своим авиакомпаниям субсидируют в год от \$1,5 млрд до \$2,5 млрд якобы на возможные мобилизационные ситуации, для подготовки резервных экипажей. Но мы понимаем, что это нетарифная поддержка собственных отраслей. Нашим производителям приходится работать в очень жестких условиях — мы знаем процентную ставку в коммерческих банках, это не менее 10%. Ставка рефинансирования — мы ждем, когда она опустится хотя бы до 6-7 — пока не позволяет коммерческим банкам работать по приемлемым ставкам.

— А внешние кредиты сейчас ограничены из-за санкций.

— Да, конечно, санкционное давление, которое прежде всего направлено на сдерживание экономического роста России — в нас видят конкурентов, нас боятся, и находят самые разнообразные предлоги, чтобы ограничить нашу экспансию. Но все больше и больше стран эксплуатируют нашу гражданскую технику. Ведь Sukhoi Superjet эксплуатируется и мексиканской авиакомпанией, и, по моему, ирландской авиакомпанией. Конечно же, важнейшая задача — это развивать хорошие сервисы, быстро и качественно производить ремонты, увеличивая ежегодный налет часов и доводя до более высоких позиций, повышать конкурентоспособность нашего самолета.

— Послепродажное обслуживание — это главная претензия, которая сейчас предъявляется к нам, в этом мы проигрываем.

— Я бы сказал, что это один из резервов повышения конкурентоспособности. Ведь что гражданская, что военная техника вынуждена конкурировать абсолютно в рабочем поле, и мы видим, что те деньги, которые государство направляет в отрасль, не пропадают: мы видим новые модели, новую технику, новые двигатели и новые рынки. И не за горами рост значительно более высокий. Я думаю, что мы можем выйти на рост 12-15% каждый год.

— Владимир Путин, выступая на МАКС, обратился к нефтегазовым компаниям, буквально потребовал закупать для их нужд не импортные самолеты, а российские. На ваш взгляд, это правильный подход? Если конкуренцию уничтожить искусственно, это будет способствовать качеству и продвижению наших самолетов?

— Это не уничтожение конкуренции, это протекционизм для собственных производителей. И я уверен, что и развитие санавиации, развитие системы, которая будет позволять путешествовать из одного регионального центра в другой не через московский или питерский хаб, а напрямую, позволит не только повысить мобильность населения, но и сделать нашу экономику более привлекательной. Что касается протекционизма, то мы сталкиваемся с гораздо более махровым протекционизмом со стороны наших основных конкурентов, и ту идеологию, которую выбрал наш президент, я считаю безальтернативной.

— Ваши впечатления от экспозиции МАКС в этом году?

— Традиционно экспозиция очень интересная. Всегда авиасалон состоит из нескольких очень мощных составляющих. Очень хотелось бы заключения контрактов по двигателям для широкофюзеляжных самолетов российско-китайских, которые перспективные. Хочется успехов в том магистральном направлении, которое избрал «Ростех» в части сервисов по сопровождению продукции. С нетерпением жду более плотного знакомства с МиГ-35, к сожалению, не смог побывать на его первом полете в Луховицах. Конечно же, всех посетителей привлекает всегда выставка техники, и все располагает к тому, чтобы те многочисленные делегации, а принимает участие более 800 компаний, около 40 зарубежных стран, получили не только удовлетворение от своей профессиональной деятельности, но и полюбовались мастерством нашей пилотажной группы. В этом году я уже видел полеты арабских коллег из ОАЭ, на чешских самолетах они показывают очень приличную технику пилотирования. Поэтому в целом салон удался.