



Союз машиностроителей России
Пресс-служба
ОБЗОР СООБЩЕНИЙ
СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ
9 марта 2017 года

Содержание:

1. О Союзе машиностроителей России. Стр. 3-4

Промышленный еженедельник (promweekly.ru) \\ В Екатеринбурге, Уфе, Нижнем Новгороде и Омске начнут работу
<http://www.promweekly.ru/2017-8-9.php>

Pr-release.ru \\ В Уфе начнет работу Центр оценки квалификаций по машиностроению
<http://pr-release.ru/cat/news/55629>

2. Экономика. Политика. Промышленность. Образование. 4-18

Коммерсантъ \\ Конгресс США запретил Пентагону сотрудничать с «Рособоронэкспортом»

Коммерсантъ \\ «Цикличность реформ необходимо преодолеть»
Глава представительства МВФ в России Габриэль Ди Белла о структурной перестройке экономики

Коммерсантъ \\ Резервному фонду президента сделали новые предложения
Владимир Путин добавил экономических полномочий УВП

Авиапорт \\ ОТ БАЗЫ ДО СЕМЕЙСТВА

3. Мировая политика. 18-19

Коммерсантъ \\ Донбасские заводы вырабатывают стратегию
Предприятия на территории ДНР и ЛНР ищут рынки и зарплаты



4. Оборонно-промышленный комплекс. 19-21

ТАСС \ Минбороны разместит на "Восточной верфи" крупный заказ на постройку кораблей

5. Автопром. 21-22

Российская газета \ Три миллиона и выше

6. Авиастроение. 22-25

Авиапорт \ СТАВКА НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

ОАК в первую очередь будет обеспечивать потребности отечественных авиакомпаний



1. О Союзе машиностроителей России.

Промышленный еженедельник (promweekly.ru) \ \ В Екатеринбурге, Уфе, Нижнем Новгороде и Омске начнут работу

В «Рособоронэкспорте» состоялось заседание Совета по профессиональным квалификациям в машиностроении СоюзМаш России под председательством первого вице-президента Союза машиностроителей, первого зампреда Комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимира Гутенева. Основными темами стали подведение итогов за 2016 год и аттестация первых Центров оценки квалификаций.

Председатель Совета по профессиональным квалификациям в машиностроении Владимир Гутенев напомнил, что в 2016 году проведена большая работа по развитию системы профквалификаций в машиностроении: разработано 47 профстандартов, 13 из которых входят в список ТОП-50, актуализировано 12 профессиональных стандартов. «В разработке профстандартов участвовали свыше 200 экспертов, представляющих ведущие предприятия машиностроительного комплекса России, крупнейшие госкорпорации и холдинги — «Ростех», «Роскосмос», «ОАК», «ОДК», «Росэлектроника», «Вертолеты России» и другие. Сейчас на балансе СПК в машиностроении — 100 профстандартов», — сообщил парламентарий.

Комментируя формирование перечня наименований квалификаций, Владимир Гутенев отметил, что в результате экспертного обсуждения было отобрано 16 наиболее распространенных профессий рабочих и инженеров, по которым сформирован список из 41 квалификации. «В дальнейшем мы будем формировать списки наименований квалификаций по всем профстандартам, находящимся у нас на балансе», — сказал он.

Кроме того, в 2016 году сформирован 41 комплект оценочных средств для СПК в машиностроении. Как отметил председатель Совета, на данном этапе планируется сконцентрировать усилия на методической работе — разработке и актуализации профстандартов и разработке комплектов оценочных средств, а также организационной работе — формировании сети Центров оценки квалификаций, обучении экспертов и консультационном обеспечении деятельности ЦОК.

Участники заседания аттестовали представленных кандидатов в качестве экспертов-членов квалификационных комиссий для проведения независимой оценки квалификаций: предварительно в адрес Совета по профквалификациям в машиностроении поступило 60 заявок от претендентов на аттестацию, полностью соответствующих требованиям, утвержденным Национальным советом по профквалификациям при Президенте России.



Отдельный раздел заседания был посвящен специальной теме — аттестации Центров оценки квалификаций. «В целях реализации Федерального закона «О независимой оценке квалификаций» мы отобрали 4 предприятия для наделения их полномочиями Центров оценки квалификаций. На каждое предприятие выезжали представители СоюзМаш России для детальной проверки соответствия заявителя установленным требованиям, встречались с руководством предприятий, а также с представителями региональных органов исполнительной власти», - сообщил Владимир Гутенев.

В рамках заседания выступили представители всех Центров оценки квалификаций: на базе «Машиностроительного завода имени М.И. Калинина» (Екатеринбург), Башкортостанского регионального отделения СоюзМаш (Уфа), «Нижегородского завода 70-летия Победы» и «Омского производственного объединения «Иртыш». Отвечая на вопросы председателя Совета по профквалификациям Владимира Гутенева в рамках дискуссии, представители ЦОК рассказали о материальной базе и обеспеченности оборудованием Центров, кадровом составе и прогнозах работы. По результатам обсуждения, все четыре ЦОК были аттестованы сроком на три года.

<http://www.promweekly.ru/2017-8-9.php>

Pr-release.ru \\ В Уфе начнет работу Центр оценки квалификаций по машиностроению

06.03.2017 Башкортостанское РО Союза машиностроителей России в Москве в «Рособоронэкспорте» состоялось заседание Совета по профессиональным квалификациям в машиностроении СоюзМаш России под председательством Первого вице-президента Союза машиностроителей, Первого зампреда Комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимира Гутенева

<http://pr-release.ru/cat/news/55629>

2. Экономика. Политика. Промышленность. Образование.

Коммерсантъ \\ Конгресс США запретил Пентагону сотрудничать с «Рособоронэкспортом»

Нижняя палата Конгресса США одобрила проект оборонного бюджета на 2017 год, который запрещает Пентагону сотрудничество с российской компанией «Рособоронэкспорт» и ее дочерними структурами. За проект выступил 371 человек, против — 48. Об этом сообщает [«Интерфакс»](#).

Теперь американскому ведомству запрещено заключать с российской компанией любые контракты, корпоративные соглашения, давать «Рособоронэкспорту» и его «дочкам» гранты, кредиты или кредитные



поручения. Сообщается, что запрет могут отменить, если Пентагон убедит обе палаты Конгресса в том, что Россия прекратила поставки летальных вооружений в Сирию и отозвала с Украины своих агентов и военных.

Напомним, армией США эксплуатируются, в частности, вертолеты Ми-17 «Рособоронэкспорта». В 2011 году американские вооруженные силы купили у России 21 машину для использования в Афганистане, затем начали переговоры о поставке еще 12 вертолетов. В 2013 году Пентагон принял решение отказаться от контракта. В сентябре 2016 года для обеспечения техобслуживания вертолетов с «Рособоронэкспорта» были сняты санкции, наложенные по предложению американских сенаторов после присоединения Крыма к России в 2014 году.

О дискуссии в США вокруг покупок российских вертолетов — в материале «Ъ» [«Барака Обаму поднимают в атаку на "Рособоронэкспорт"»](#)

Коммерсантъ \ «Цикличность реформ необходимо преодолеть»

Глава представительства МВФ в России Габриэль Ди Белла о структурной перестройке экономики

09.03.2017, 02:19

Активизация обсуждения структурных реформ в экономике России интересна не только экономистам внутри страны. Глава постоянного представительства Международного валютного фонда (МВФ) в России ГАБРИЭЛЬ ДИ БЕЛЛА в интервью “Ъ” рассказывает, как видят смысл этих дискуссий и что думают о предполагаемых реформах в фонде. По мнению экономиста, критически важна их правильная последовательность.

— Во властных структурах России сейчас нет единой точки зрения на то, какого рода проблемы испытывает экономика, есть мнение о структурных ограничениях роста. Часть экспертов считают, что речь идет о комбинации циклического и структурного спада, наконец, есть предположения о чисто циклическом спаде. Какой точки зрения придерживается МВФ в этом вопросе?

— Чтобы ответить на ваш вопрос, надо посмотреть на проблему роста в России в исторической перспективе. Совершенно очевидно, что сейчас Россия находится в совершенно других условиях, чем в начале 2000-х годов. Я сравниваю с началом 2000-х, потому что в тот период в России наблюдались очень высокие темпы роста ВВП и очень высокие темпы роста потребления. Важно понимать, что в начале 2000-х в России был очень низкий уровень загрузки мощностей, что означает, что рост мог идти за счет загрузки существующих неиспользуемых мощностей.

Второй фактор — относительно низкие в тот период цены на нефть, третий — большое технологическое отставание, в том числе в нефтегазовом



секторе, и четвертый фактор — относительно низкие зарплаты. Рост цен на нефть в первые годы 2000-х позволил стране увеличить спрос и расти отчасти за счет задействования этих свободных мощностей. Конечно, нефтяные доходы позволили также ликвидировать технологическое отставание, в частности в нефтегазовом секторе, который сейчас обладает глобальной конкурентоспособностью, но в то же время спрос рос слишком быстро, подстегивая рост зарплат, которые в результате увеличивались быстрее, чем производительность.

А что мы видим сейчас? После девальвации 2014–2015 годов, причем девальвации, перекрывающей инфляцию, конкурентоспособность российских производителей с точки зрения оплаты труда восстановилась. Однако, что касается использования мощностей, картина совершенно иная. Сейчас уровень загрузки мощностей высок, а к этому следует еще добавить невеселые перспективы на рынке предложения труда, поскольку с учетом демографических тенденций ожидается сокращение населения работоспособного возраста.

Поэтому в настоящий момент мы находимся в ситуации, когда России необходимо пересмотреть свою модель роста. Вопрос в том, как при имеющихся исходных условиях обеспечить более высокий рост. Очевидно, что, поскольку имеющиеся мощности уже практически загружены, единственный способ усилить рост состоит в наращивании мощностей — путем увеличения инвестиций.

Что касается сокращения рабочей силы, это ограничение можно обойти за счет повышения производительности, которое достижимо, если проводить политику, направленную на развитие человеческого капитала. И в целом России необходимо обеспечить конкуренцию на рынках, чтобы добиться более эффективного распределения ресурсов по секторам.

— Если мы говорим о структурных реформах, то по крайней мере в случае России речь — или прямо, или завуалированно — идет о существенных изменениях трудового законодательства. На каких принципах такие изменения могут быть построены? С одной стороны, в России в этом смысле, конечно, скорее, социал-демократическая традиция, с другой стороны, здесь нет эффективных профсоюзов, и поэтому, вообще-то, пространство для реформ довольно широко.

— Я говорю прежде всего об основных, самых общих факторах роста, но есть и другие. Конечно, политика на рынке труда не единственная сфера, требующая внимания с точки зрения необходимых реформ. И прежде чем говорить о других реформах, я должен отметить, что мы придаем особую важность правильной последовательности реформ. Эффективность реформ выше, если они проводятся в должной последовательности.



Самая главная реформа, которую необходимо осуществлять в первую очередь,— исключить избыточное влияние колебаний нефтяных цен на конкурентоспособность российских производителей. В прошлом цены на нефть в значительной степени определяли динамику экономических циклов в России. В основе этого влияния лежит роль бюджета как проводника колебаний нефтяных цен в экономику. Поэтому, возвращаясь к вашему вопросу, эффективного рынка труда, скорее всего, будет недостаточно для обеспечения высоких темпов роста, если экономика неконкурентоспособна из-за завышенного курса национальной валюты. Вот что я имею в виду под правильной последовательностью реформ.

Прежде всего, думаю, России необходимо обеспечить стабильные и предсказуемые макроэкономические условия. В этой связи принципиально важно принять новое бюджетное правило, которое разорвет зависимость между колебаниями нефтяных цен и колебаниями экономической активности и, следовательно, колебаниями конкурентоспособности.

Возвращаясь к политике на рынке труда, на самом деле в сравнении с другими странами российское трудовое законодательство выглядит неплохо. Однако нам представляется, что стоило бы уделить более пристальное внимание реализации мер, направленных на создание и сохранение человеческого капитала. Поскольку, как я уже сказал, в ближайшие годы в России население трудоспособного возраста будет сокращаться, требуется более эффективная связь между работодателями и учебными заведениями, профессионально-техническими училищами, а также более интегрированный и мобильный рынок труда.

Меры, способствующие формированию человеческого капитала и созданию инфраструктуры, важны, однако необходимо учитывать и другие реформы. Например, пенсионная реформа может способствовать повышению уровня участия в рабочей силе и сбалансированности бюджета.

Кроме того, чтобы воспользоваться преимуществами, связанными с большими размерами российского рынка, важно добиться снижения административного давления, укрепления прав собственности и повышения качества институциональной среды, поскольку это будет способствовать улучшению настроения субъектов экономической деятельности и привлечению инвестиций.

Еще одно дополнение: в России существуют значительные межрегиональные различия по уровню подушевых доходов и производительности. Соответственно, важно также проводить политику, направленную на постепенное сокращение этих разрывов.

— **В России сейчас достаточно активно обсуждают «фискальную девальвацию» — снижение налогов на труд с повышением косвенных**



налогов, в частности НДС. Есть ли референтный опыт по таким реформам?

— Прежде всего надо сказать, что Россия многое сделала для совершенствования своей налоговой системы, а также значительно улучшилось администрирование налогов. Это необходимо отметить как достижение. Что касается того, что еще предстоит сделать, думаю, что такой налоговый маневр был бы вполне обоснованным и целесообразным.

Однако здесь есть несколько моментов, на которые надо обратить внимание.

Во-первых, реформа не должна повлиять на доходы бюджета. Снижение налогов на труд с повышением НДС должно осуществляться таким образом, чтобы не снизились бюджетные доходы. Это принципиально важно.

Во-вторых, необходимо учитывать перераспределительный аспект реформы. Снижение налогов на труд в принципе может способствовать выходу из тени, и это хорошо. В то же время налоги на потребление более обременительны в группах населения с относительно более низкими доходами. Поэтому важно анализировать этот аспект.

Но в целом мы считаем, что это хорошая идея. Есть и операционные трудности, связанные с реализацией этого подхода. В одних странах это получилось лучше, чем в других, не потому, что теория была неправильной, а потому, что при практической реализации была неоптимально выстроена последовательность реформенных мер.

— Мы обсуждаем налоговое администрирование сейчас в блоке, который посвящен структурным реформам, во многом благодаря быстрой информатизации налогового администрирования. Между тем это в том числе и предмет обеспокоенности бизнеса: распространение более или менее прозрачного режима на все отрасли в разных отраслях работает по-разному. Некоторые отрасли неконкурентоспособны без большого теневого компонента. Некоторая часть теневого сектора существует в теневом секторе ровно потому, что она неконкурентоспособна при уплате налогов. Будет ли этот эффект важен и стоит ли на это обращать внимание?

— Прежде всего я полностью с вами согласен, что это очень хорошая новость для налогового администрирования. Еще была одна хорошая новость в начале 2016 года: сбор налогов и страховых взносов теперь находится в ведении Министерства финансов, и это создает возможности для улучшения координации и сотрудничества между государственными органами, что должно способствовать более эффективной борьбе с уклонением от уплаты налогов.

Да, возникают проблемы для части экономических субъектов, связанные с усилением налогового администрирования. Но думаю, что повышение налогов на потребление при снижении налогов на оплату труда будет способствовать облегчению ситуации для этих фирм. И наконец, должен отметить, что не вижу



ничего плохого в информатизации налоговых служб и усилении взаимодействия между ними для борьбы с уклонением от уплаты налогов.

— **Структурные реформы обычно упоминаются во множественном числе. Есть ли в мировом опыте то, что релевантно для РФ и при этом в нынешних российских дискуссиях о росте не обсуждается?**

— Полагаю, что я уже сказал обо всем, что мы считаем самым важным.

Позвольте мне, однако, подчеркнуть еще раз, что важно добиться, чтобы экономика не колебалась каждый раз вместе с нефтяными ценами. На самом деле снижение цен на нефть катализировало ряд реформ. Введение таргетирования инфляции, плавающего валютного курса — эти реформы нелегко осуществлять, однако они были осуществлены и облегчили адаптацию экономики после двойного шока 2014 года. Кроме того, правительство постепенно подходит к законодательному оформлению и закреплению нового бюджетного правила, и, если это будет сделано, это существенно изменит характер функционирования российской экономики — она будет более стабильной и менее зависимой от цен на нефть.

Итак, уже много принято различных мер политики, и, если они будут последовательно осуществляться на протяжении некоторого времени, то есть если они не будут приостанавливаться и отменяться, эти меры постепенно изменят лицо российской экономики.

Здесь важно отметить, что не следует ожидать быстрой и значительной отдачи от этих реформ с точки зрения темпов роста. И чтобы был результат, эти реформы должны осуществляться последовательно в течение длительного периода времени. Например, экономика Чили в 70-е и во многом в 80-е годы прошлого века была весьма подвержена колебаниям цен на медь, и структура экспорта в этой стране была недиверсифицированной, в основном это был экспорт, связанный с медью. Чили потребовалось долго — в течение 15–20 лет — последовательно внедрять четко сформулированные макроэкономические правила и последовательно осуществлять осторожную денежно-кредитную политику, прежде чем началась диверсификация экономики и экономическая структура стала более устойчивой и диверсифицированной.

Вот о каких временных горизонтах мы говорим. А в России наблюдается определенная цикличность реформ. Когда нефтяные цены на низком уровне, больше стимулов проводить реформы, потому что к этому толкают бюджетные ограничения. Но когда нефть дорогая, этого ограничения больше нет! Поэтому, хотя все понимают, в чем проблемы и что надо делать, реформы идут более медленно. Вот эту цикличность реформ необходимо преодолеть, если страна хочет повысить долгосрочный рост.

— **В мерах, которые в РФ обсуждаются в качестве оснований новой модели роста, обычно упоминаются именно структурные реформы. Между**



тем в какой степени показаны экономике и стране реформы институционального плана?

— У МВФ есть конкретный предмет деятельности и конкретные полномочия, которые состоят в анализе экономики и определении, какие реформы экономических условий можно предпринять, чтобы облегчить адаптацию экономики к шокам, содействовать стабильному росту в краткосрочный период и повышать темпы роста в среднесрочный.

Поэтому реформы, о которых мы говорим в этой связи,— это реформы, которые могут повлиять на экономические институты. Вот почему мы говорим о бюджетных правилах, о политике, направленной на создание инфраструктуры и формирование человеческого капитала, о сокращении участия государства в экономике.

В частности, что касается последнего, мы знаем, что доля государственного участия в экономике достаточно велика, и нам представляется, что здесь есть возможности для улучшений.

Например, я не видел ни одного исследования, где анализировалось бы влияние большого числа государственных предприятий на конкуренцию в различных сегментах рынка. В России работает около 30 тыс. предприятий с государственным (федеральным и региональным) участием. Поэтому закономерно задаться вопросом, а какое влияние оказывают эти 30 тыс. государственных предприятий на конкуренцию?

— Де-факто альтернативная идея реформ точка зрения во властных структурах состоит в том, что ускорение роста связано с технологической отсталостью экономики и достаточно воссоздать среду для инноваций и импорта технологий, а также субсидировать хайтек-экспорт, чтобы вернуть темпы роста. Что вы думаете об этом?

— Говоря о переходе на новые технологии и внедрении инноваций, можно обратить внимание на две вещи. Во-первых, что касается политики, способствующей переходу на новые технологии, я еще раз повторюсь: правильная последовательность мер способствует внедрению новых технологий. Если относительные цены неудовлетворительны, переход на новые технологии будет более трудным.

Во-вторых, новые технологии создают выигравших и проигравших, поэтому, если политика, способствующая переходу на новые технологии, успешна, у нее будет перераспределительный эффект. И этот перераспределительный эффект необходимо принимать во внимание.

Нечто похожее происходит в области внешней торговли. В результате внешнеторговой деятельности игроки делятся на победителей и побежденных, выигравших и проигравших. И если в политике не учитывается этот перераспределительный эффект, страны будут сталкиваться с негативной реакцией проигравших.



— Еще одна популярная точка зрения в РФ: экономика в силу санкций и нефтяного шока переживает спад инвестиций, и роль государства — госрасходами и инфраструктурными расходами поддержать уровень инвестиций в экономике.

— Здесь на деле два вопроса, а не один. Первый вопрос — это основная инфраструктура и человеческий капитал. Вне зависимости от санкций эти вопросы находятся в компетенции федеральных и региональных властей. Мы понимаем и поддерживаем, что в дальнейшем — и это уже учтено в следующем трехлетнем бюджете — необходима бюджетная консолидация. В то же время мы считаем, что эта консолидация должна осуществляться так, чтобы не повредить росту, сохраняя расходы на инфраструктуру и образование.

В то же время государственные ресурсы неограничены. Мы думаем, что принятый в прошлом году закон о государственно-частных партнерствах способен создать возможности, например, для решения проблемы инфраструктуры.

Что касается государственных предприятий, я уже говорил об этом, думаю, что вне зависимости от проблемы санкций надо признать, что участие государства в экономике велико. Есть разрозненные оценки, но нет официальных статистических данных о размере государстве в процентах ВВП. А это было бы очень интересно и полезно знать.

У МВФ нет принципиальной позиции, что частное всегда лучше, чем государственное. Мы этого не говорим. Мы говорим, что, если уж государство участвует в экономике, важно определить, почему это участие необходимо, и, если государство участвует, оно должно участвовать эффективно, не создавая условных обязательств для бюджета и не препятствуя конкуренции, потому что, когда конкуренция затруднена, медленнее идет внедрение новых технологий и в целом замедляется динамика экономики.

Конечно, в условиях низких цен на нефть или экономических санкций труднее проводить приватизацию. Но еще раз подчеркну, что вне зависимости от санкций мои утверждения остаются в силе.

— **В какой степени МВФ оценивает высокие уровни концентрации в промышленном и финансовом секторах как препятствия на пути роста ВВП? Эти причины нередко упоминаются в качестве барьеров.**

— Россия унаследовала некоторые черты Советского Союза, и среди прочего они выражаются в высокой степени концентрации в таких отраслях, как нефтегазовый сектор, металлургия и коммунальные услуги. В секторах, которые экономисты называют естественными монополиями, концентрация ожидаема. В этих секторах важно, чтобы адекватное регулирование защищало права потребителей и обеспечивало инвестиции в современные технологии и качественные услуги потребителям.



Но есть другие сектора, необязательно монополии, в которых концентрация тоже высока и где снижение барьеров, формальных и неформальных, препятствующих входу, повысит конкуренцию и производительность и будет способствовать внедрению новых технологий. Думаю, что это проблема.

И возвращаясь к роли государства в экономике, думаю, что было бы интересно проанализировать — и мы проводим такой анализ,— есть ли влияние этого большого количества государственных предприятий на состояние конкуренции или на уровень концентрации рынков в России.

Еще раз: проблема не в том, что есть государственные предприятия. Проблема в том, препятствует ли существование государственных предприятий развитию конкуренции, обновлению технологий и динамике экономики. У нас нет никакого ортодоксального отношения к понятиям частного и государственного. Мы вообще не говорим, что частное всегда лучше, чем государственное. Мы говорим, что если существуют государственные предприятия, они не должны препятствовать конкуренции или замедлять динамику экономики.

— Популярной точкой зрения в России является объявление качества госуправления и администрирования барьером для роста. Правительство в России в это, очевидно, также верит, поскольку довольно активно пытается импортировать управленческие бизнес-практики в свою работу. Как эту проблему для РФ оценивают в фонде?

— Это несколько выходит за рамки того, что я могу сказать, поскольку все это вопросы последнего времени и многие из них мы собираемся обсуждать с властями в ходе следующих консультаций по статье IV. Нам нужно время проанализировать возможные последствия этих тенденций для госуправления, более подробно обсудить это с российскими властями, и только потом мы сможем дать свою окончательную оценку. В то же время согласен с вами: действительно, качество госуправления часто помещают в первые строки перечня того, что необходимо улучшить, чтобы сделать Россию более привлекательной для бизнеса.

Но позвольте сказать одну вещь: возможно, мы недостаточно подчеркивали это обстоятельство. Сейчас я буду говорить более общие вещи. Анализируя путь, проделанный Россией за последние 15 лет, реформы, осуществленные за это время, а мы проделали такой анализ в рамках наших последних консультаций по статье IV, очевидно, что Россия сделала очень много, что конкурентоспособность России по сравнению со странами ОЭСР выросла существенно. Так, например, в сфере госуправления был проведен ряд реформ — уверен, вы знаете об этом,— в результате которых существенно ускорились, упростились и удешевились действия и процедуры, которые



раньше были очень сложными, громоздкими и требующими огромного количества времени.

В то же время сохраняются сферы, где сами российские власти признают отставание. И они весьма конкретно связаны с вопросами госуправления. Первая такая сфера — так называемое административное давление, проверки, как эти проверки осуществляются и какие необоснованные издержки они порождают, особенно для малых и средних предприятий. Другой вопрос, связанный с госуправлением,— это таможня. В свою очередь, этот вопрос связан с проблемой диверсификации экспорта и импортозамещения. И в этой сфере Россия последовательно улучшает свои позиции в рейтингах международной конкурентоспособности: смотрите ли вы показатели Doing Business Всемирного банка или рейтинг глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума, мы видим последовательное улучшение по целому ряду показателей. Однако в показателях, связанных с осуществлением таможенных операций, Россия остается на низких позициях по сравнению с другими странами. Это многообещающая сфера, потому что улучшения в этой сфере существенно упростят ситуацию для фирм, которые хотят экспортировать, выходить на международные рынки, диверсифицироваться.

— Принято считать, что, если никаких структурных реформ не предпринимать, в течение десятилетия мы будем расти от нуля до полутора. Рациональна ли эта уверенность? Какие возможные траектории выхода из нынешней стагнационной паузы вообще возможны?

— То есть фактически вопрос сводится к тому, что, если не проводить никаких реформ, каковы будут последствия? Последствием такого сценария отсутствия реформ будет низкий рост в течение продолжительного времени. Как я уже сказал раньше, России предстоит жить в ситуации, где сокращается население, где загрузка мощностей приближается к средней за последние пять лет, так что рост за счет использования свободных мощностей практически невозможен.

— Многих это устраивает, потому что мы не будем богаче, но мы не будем и беднее.

— Не в нашей компетенции задавать этот вопрос или отвечать на него. Это вопрос руководителей, отвечающих за формирование политики страны. А также населения России, которое должно решить, достаточно ли ему нулевого роста или оно хочет, чтобы их дети жили лучше, чем нынешнее поколение. Этот вопрос за рамками наших полномочий.

Могу только сказать, что в целом наши рекомендации — рекомендации МВФ — направлены на то, как избежать стагнации, как улучшить работу рынков, как обеспечить внедрение более совершенных технологий и как



добиться, чтобы макроэкономическая ситуация оставалась стабильной и создавала условия для роста.

Я думаю, что задаваться этими вопросами полезно и гражданам, и руководству страны и в результате поисков ответа на эти вопросы, в результате анализа ситуации можно найти и реализовать правильную политику.

Вообще-то надо сказать, что период низкого роста в России не такой уж длинный. Более того, после падения цен на нефть в 2014 году в стране был достигнут консенсус, что факторов, обеспечивавших высокие темпы роста в первое десятилетие 2000-х, больше нет, что Россия не увидит таких высоких темпов роста в краткосрочной перспективе. Если реформы осуществлять последовательно и непрерывно, то Россия может расти более высокими темпами, чем в последние несколько лет. И наша роль, роль МВФ как организации, состоит в том, чтобы привлекать международный опыт в ходе обсуждения с властями, как преодолеть стагнацию и низкий рост. Но не наше дело решать, хорошо или плохо для общества жить в стагнирующей экономике.

Интервью взял Дмитрий Бутрин

Коммерсантъ \\ Резервному фонду президента сделали новые предложения

Владимир Путин добавил экономических полномочий УВП
08.03.2017, 22:18

Готовить предложения президенту о расходовании средств из его бюджетного фонда теперь будет управление по внутренней политике, а не экспертное управление. Соответствующий указ Владимир Путин подписал 7 марта. Перераспределение полномочий между управлениями администрации президента (АП) эксперты связывают с предстоящими выборами главы государства в марте 2018 года, отвечать за которые будет именно УВП.

Согласно подписанному 7 марта указу Владимира Путина, подготовкой предложений о том, как расходовать средства из бюджетного фонда президента РФ, теперь будет управление президента по внутренней политике (УВП). Раньше аналогичные полномочия были закреплены за экспертным управлением президента (курирует помощник главы государства Андрей Белоусов). Теперь, отмечается в указе, УВП будет готовить предложения «с участием» экспертного управления. Одновременно экспертное управление потеряло право обобщать предложения по формированию сметы администрации президента.

Резервный фонд президента РФ, согласно Бюджетному кодексу,— это средства в размере не более 1% утвержденных расходов федерального бюджета РФ. Эти деньги используются «на финансовое обеспечение непредвиденных расходов», к которым не относится «проведение выборов, референдумов, освещение деятельности президента».



Согласно распоряжению президента от 20 июля 2015 года, 12 млн руб. было выделено Минтруду для капитального ремонта «дома-интерната для умственно отсталых детей» в Петровске-Забайкальском. Столько же денег было выделено для ремонта «школы-интерната имени генерал-майора Михаила Сандровича Бароева» в Северной Осетии. Похожее распоряжение президент подписывал и 10 июля 2015 года — тогда было распределено чуть больше 74 млн руб.

Перераспределение обязанностей между управлениями связано с приближением выборов президента, считает бывший сотрудник АП. «Средства резервного фонда президента, как правило, выделяются на точечные социально значимые вещи в регионах,— говорит он.— Это можно считать вопросом экономического управления, а можно и политического». Передачу экономических полномочий УВП бывший чиновник связывает с желанием куратора внутривластного блока АП Сергея Кириенко усилить свое влияние. В УВП в скором времени должен появиться еще один заместитель начальника управления, который, как писал “Ъ” 3 февраля, займется оценкой социально-экономической ситуации в регионах. Им должна стать давняя коллега господина Кириенко Ольга Аллилуева.

Бывший сотрудник УВП, политолог Андрей Колядин считает, что все ресурсы должны собираться в УВП сейчас в связи с тем, что именно это управление будет отвечать за выборы президента. По словам эксперта, деньги из резервного фонда по-прежнему будет выделяться «на форс-мажор и на благотворительность, но теперь — в рамках общей концепции проекта о выборах». «Во время выборов обязательно делается так называемый календарный план кампании, который накладывают на событийный план кампании — мероприятия, которые будут происходить, даже если кампанию отменят,— объясняет господин Колядин.— После этого смотрят, где событийно все закрыто, а где пустоты, которые нужно закрыть проектами, благотворительностью или иными событиями... И решать это должно УВП, а не эксперты».

Софья Самохина, Максим Иванов

Авиапорт \\\ ОТ БАЗЫ ДО СЕМЕЙСТВА

"Объединённая двигателестроительная корпорация" реализует новый подход к созданию авиационных двигателей, согласно которому будут разрабатываться базовые газогенераторы, использующие все перспективные технологии. В дальнейшем на их базе появятся семейства двигателей, соответствующих требованиям заказчиков. Это позволит преломить тенденцию минувших лет, когда отсутствие опережающего научно-технического задела приводило к необходимости его создания уже в процессе разработки двигателей, что влекло за собой существенное увеличение как временных



затрат, так и общей стоимости работ. О новых подходах корпорации в ходе первого заседания Авиационной коллегии при Правительстве РФ рассказал генеральный директор ОДК Александр Артюхов.

Одной из проблем отечественного гражданского авиастроения было принято считать отставание от ведущих мировых держав в создании эффективных авиадвигателей. Причина, по которой двигатели становились "слабым звеном", носила системный характер: многие годы подряд работы по созданию нового поколения двигателей стартовали с отставанием от разработки собственного летательного аппарата, что приводило к введению этапности при реализации проектов. Как следствие, перспективные самолёты и вертолёты получали в качестве переходных существующие серийные двигатели, что не позволяло достичь заявленных характеристик, в полной мере реализовать потенциал летательных аппаратов, снижало их конкурентоспособность и коммерческую привлекательность.

"Объединённая двигателестроительная корпорация" столкнулась с этой проблемой при реализации проекта двигателя ПД-14 для перспективного магистрального самолёта МС-21. Сложившаяся ситуация потребовала пересмотра подходов к разработке новых продуктов. Отныне ставка делается на создание базовых газогенераторов, которые получают самые современные технические и технологические решения. В дальнейшем, исходя из потребностей самолёто- и вертолётостроителей на их платформе будут создаваться двигатели с необходимыми параметрами. Этот подход, по мнению руководителя ОДК, позволит не только гармонизировать сроки разработки авиадвигателей и летательных аппаратов, но и обеспечит достижение запланированных характеристик в полном объёме, а также повысит конкурентоспособность продукции и поможет в целом снизить технические риски при реализации проектов.

В рамках заседания Авиационной коллегии А.Артюхов подробно рассказал о действующих проектах и перспективных разработках. В первую очередь он напомнил о двигателе SaM146, сертифицированном Европейским агентством авиационной безопасности (EASA). Авиадвигатель полностью соответствует всем правилам и нормам, которые регламентируют безопасную работу, в том числе в коррозионной активной среде и при морском базировании. По словам главы ОДК, сейчас перед корпорацией стоит задача по увеличению уровня локализации производства SaM146 на территории РФ. Планируется, что работа будет вестись в два этапа. "На первом этапе предусмотрено увеличение степени локализации до 55%. На втором этапе - до 80%", - уточнил А.Артюхов. Он также отметил, что кроме текущего использования на Sukhoi Superjet 100, установка SaM146 возможна и на Бе-200.

Также А.Артюхов сообщил о текущем состоянии проекта разработки турбовинтового двигателя ТВ7-117СМ/СТ. Он подчеркнул, что это ключевая



программа в части решения задачи по созданию отечественного самолёта Ил - 114-300 для местных воздушных линий, который планируется запустить в серию к 2020 году. На сегодняшний день уже проведены предварительные испытания двигателя-прототипа. "По итогам можно сделать выводы о том, что и технически, и технологически проект реализуем в заданные сроки", - прокомментировал он. Кроме того, он отметил, что разработка "комплексирована" с программой по военным двигателям для самолёта Ил-112В, а также с программой создания двигателя ТВ7-117В для вертолёт Ми-38, который уже сертифицирован.

Ключевой проект, который сегодня реализует ОДК, - создание двигателя ПД-14 для среднемагистрального самолёта МС-21. Глава ОДК подчеркнул, что в ходе реализации этой программы внедрены 16 базовых критических технологий, позволивших достичь параметров двигателя современного уровня. "В настоящее время осуществляется производство опытных двигателей, 12 уже изготовлено. Проводится комплекс доводочных испытаний, в том числе с имитацией реальных условий эксплуатации. Подтверждены заявленные технические характеристики двигателя", - поделился А.Артюхов. В рамках этого же проекта также создаётся мотогондола. Руководитель корпорации отметил, что ранее её разработка, как правило, оставалась в компетенции разработчиков самолёта. По словам А.Артюхова, созданный газогенератор ПД-14 - базовый. На его основе в минимальный срок и с минимальными рисками можно разработать авиадвигатели различного назначения: как для вертолёт, так и для самолёта гражданского или военного применения.

Ещё одна из приоритетных задач российского двигателестроения - создание двигателя большой тяги 35-40 тонн с возможностью установки на современные дальнемагистральные широкофюзеляжные воздушные суда. "В настоящее время в рамках НИОКР по этой программе создаётся необходимый задел, разработано восемь ключевых базовых технологий, создана инфраструктура, - рассказал А.Артюхов. - Реализация проекта позволит существенно расширить возможности отечественных разработчиков самолётов по формированию облика воздушных судов различного назначения: пассажирских, транспортных и военно-транспортных".

В части создания двигателей для вертолёт ОДК сегодня реализует программу ВК-2500ПС на базе ВС-2500. В результате модернизации повышены эксплуатационные характеристики и надёжность базового двигателя. "На двигателе внедрена противопомпажная система защиты, обеспечивающая надёжную работу двигателя на тяжёлых и переходных режимах, назначенный ресурс увеличен на 30%", - рассказал А.Артюхов, напомнив, что в 2016 году на двигатель получены сертификаты типа. ВК-2500ПС готов к серийному производству на территории РФ и поставкам. Сегодня ОДК продолжает



реализацию программы, наращивая объёмы серийного производства вертолётных двигателей.

Кроме того, в рамках работ по созданию вертолётных двигателей существует программа по разработке перспективного вертолётного двигателя (ПДВ) с характеристиками, позволяющими снизить расход топлива на 20% по сравнению с серийным двигателем, значительно снизить массу продукта, а также увеличить его надёжность и ресурс. По словам главы ОДК, двигатель создаётся с применением новейших композиционных материалов, передовых технических решений и технологий.

Завершая своё выступление, А.Артюхов отметил, что успешное завершение всех новых проектов будет способствовать решению задач повышения конкурентоспособности и коммерческой привлекательности летательных аппаратов с отечественными двигателями. В настоящее время ОДК обладает достаточным научно-техническим, производственным, кадровым потенциалом для создания отечественных современных авиационных двигателей. Он ещё раз подчеркнул, что основным путём развития двигателестроения стало создание газотурбинных двигателей на основе базовых газогенераторов. В среднесрочной перспективе базовыми будут газогенераторы и двигатели ПД-14 и ТВ7-117. В долгосрочной к ним добавятся ПД-35 и ПВД.

3. Мировая политика.

Коммерсантъ \\ Донбасские заводы вырабатывают стратегию Предприятия на территории ДНР и ЛНР ищут рынки и зарплаты 09.03.2017

Через неделю после того, как власти самопровозглашенных Донецкой и Луганской народных республик объявили о введении внешнего управления на "предприятиях украинской юрисдикции", ситуация на этих заводах оказалась близка к критической. Вопреки радужным прогнозам местных властей, обещавших быстро переориентировать производство на Россию и обеспечивать до 70% доходов бюджета за счет де-факто национализированных предприятий, многие производства закрываются. На некоторых из них зарплату рабочим еще продолжают выплачивать, но будущее большей части заводов остается туманным.

7 марта рабочие Харцызского трубного завода ждали очередной зарплаты: в конце февраля холдинг "Метинвест" украинского олигарха Рината Ахметова объявил, что вынужден приостановить работу предприятия из-за продолжающейся торговой блокады, которую вдоль линии соприкосновения с самопровозглашенными республиками с конца января поддерживают бывшие бойцы добровольческих батальонов и активисты украинских националистических организаций.



1 марта на этом заводе, как и на всех других предприятиях украинских собственников на территории ДНР и ЛНР, было введено внешнее управление, так что до последнего дня никто не знал, будут ли рабочим выплачены деньги. А если зарплата придет, то будет ли ее платить прежний собственник или она будет выплачиваться из дотируемого Россией бюджета республики. "В итоге вчера две трети зарплаты пришло нам на карточки, как было все последние месяцы", — рассказал "Ъ" один из рабочих Харьковского трубного завода.

4. Оборонно-промышленный комплекс.

ТАСС \ Минобороны разместит на "Восточной верфи" крупный заказ на постройку кораблей

Замглавы военного ведомства Юрий Борисов отметил, что "Восточная верфь" "за последние пять лет никогда не срывала заказы, всегда вовремя их выполняла и имеет нулевую задолженность перед Минобороны"

ВЛАДИВОСТОК, 8 марта. /ТАСС/. Министерство обороны России высоко оценивает деятельность АО "Восточная верфь" по выполнению заключенных контрактов и планирует разместить на предприятии крупный заказ на строительство кораблей для Военно-морского флота в рамках новой госпрограммы вооружения на 2018-2025 годы. Об этом сообщил журналистам заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов при посещении завода.

"Мы очень благодарны этому предприятию и рассматриваем возможность размещения на нем в рамках новой госпрограммы вооружения до 2025 года емкого заказа на строительство новых кораблей, который даст верфи заглушку практически на восемь лет", - сказал Борисов.

Он также сообщил, что обсудил с руководством предприятия ход реализации гособоронзаказа. "Они строят для Минобороны противодиверсионные катера "Граченок" проекта 21980, средние морские танкеры и понтоны", - перечислил замглавы военного ведомства.

Борисов особо отметил, что "Восточная верфь" "за последние пять лет никогда не срывала заказы, всегда вовремя их выполняла и имеет нулевую задолженность перед Минобороны".

Развитие "Дальзавода"

Борисов также сообщил, что Минобороны обратилось к Министерству промышленности и торговли и к собственнику АО "Центр судостроения "Дальзавод" в лице "Роснефти" с просьбой оказать помощь в развитии инфраструктуры предприятия.

"Что требует особого внимания, так это развитие инфраструктуры "Дальзавода". У него есть два дока, где проходит докование всех кораблей, один из этих доков требует ремонта. Мы обратились к собственнику завода и к Минпромторгу для оказания помощи в этом вопросе", - сказал Борисов.



Он также сообщил, что на "Дальзаводе" ремонт и сервисное обслуживание надводных кораблей Тихоокеанского флота осложняются прекратившимся выпуском запасных частей к некоторым из этих кораблей.

"На "Дальзаводе" надводные корабли Тихоокеанского флота проходят практически все сервисное и ремонтное обслуживание. Эти задачи решаются не без проблем, потому что для ряда кораблей запчасти уже не выпускаются", - констатировал замминистра обороны.

По его словам, приходится изыскивать возможность ремонтировать такие корабли "в нестандартных условиях". И это при том, что ряд кораблей польской постройки, в том числе большой десантный корабль "Ослябя". "Тем не менее, - отметил Борисов, - пути выхода из этой ситуации найдены, и мы обсудили с руководством предприятия все текущие проекты этого года и загрузку завода на следующие года".

Замминистра обороны назвал "Восточную верфь" и "Дальзавод" "двумя судостроительными активами Дальневосточного центра судостроения". "Они имеют важное значение для боеготовности Тихоокеанского флота", - подчеркнул Борисов.

Корабль "Ослябя" сдан Тихоокеанскому флоту

Большой десантный корабль (БДК) "Ослябя" прошел ремонт на АО "Центр судоремонта "Дальзавод" и сдан Тихоокеанскому флоту, рассказал заместитель министра обороны РФ.

"БДК "Ослябя" успешно прошел ремонт на "Дальзаводе", уже сдан флоту и сейчас ведется оформление соответствующих документов", - сказал Борисов. Он уточнил, что срок службы корабля продлен на пять лет.

Командир БДК Алексей Шитов в свою очередь сообщил, что на корабле отремонтированы главная энергетическая установка и электромеханическая часть, корабль получил новую радиолокационную станцию управления огнем "Багира", новую опреснительную установку, новую систему очистки сточных вод.

В ходе ремонта на БДК впервые применены покрытия палубы и всех жилых помещений из современных полимерных материалов. Корабль способен брать на борт усиленную танковую роту (12 танков или 17 БМП или 17 БТР) и до 250 человек десанта.

Автономность плавания корабля составляет шесть месяцев. Вооружение корабля - 2 артиллерийские установки АК - 725 калибра 57 см и переносные зенитные ракетные комплексы "Игла".

"Маршал Крылов" уйдет в поход

Судно измерительного комплекса "Маршал Крылов" в ближайшее время будет сдано Тихоокеанскому флоту после ремонта и в июле выйдет в поход, сообщил Борисов при посещении "Дальзавода".



"Маршал Крылов" после завершения ремонта и сервисного обслуживания на "Дальзаводе" уже в июле текущего года выйдет в поход в составе группы кораблей Тихоокеанского флота", - сказал замглавы военного ведомства.

5. Автопром.

Российская газета \ Три миллиона и выше

Минпромторг расширил список роскошных автомобилей

В обновленном списке автомобилей ценой выше 3 миллионов рублей, при пользовании которыми с водителями транспортный налог взимается в увеличенном размере, теперь - 909 машин. Это на 201 модель больше, чем в прошлом документе, датированном 2016 годом.

Напомним, при уплате повышенного налога используется несколько градаций. Первая относится к машинам ценой от 3 до 5 миллионов рублей, владельцы таких транспортных средств платят налог с коэффициентом от 1,2 до 1,5. Машины ценой от 5 до 10 миллионов рублей с точки зрения налога будут облагаться дополнительным коэффициентом "2", а еще более дорогие авто - "3".

Самая обширная часть списка - автомобили первой градации, таких набралось 420 наименований. Градация "от 5 до 10 миллионов" вмещает в себя 320 машин. По цене от 10 до 15 миллионов рублей в России продаются 95 автомобилей, а свыше 15 - 70 транспортных средств.

При этом далеко не каждый автомобиль, попадающий по цене в категорию "роскошного", может по праву претендовать на это звание, считает автомобильный эксперт Игорь Моржаретто.

"Действительно, "роскошными", например, считаются практически все внедорожники Volkswagen Touareg. Однако, если смотреть на "базовую комплектацию", то это самая обычная "рабочая лошадка". Еще один спорный момент - решение отнести к этой категории корейский седан Hyundai Equus, а также базовые комплектации внедорожника Nissan Patrol. Вполне возможно, что стоит дополнительно уточнить понятие "роскошный автомобиль". Тогда в результате целый ряд производителей могут покинуть категорию "предметов роскоши на колесах", - уверен эксперт.

В списке машин с ценой от 3 до 5 миллионов рублей - 420 наименований

Кстати, похожая инициатива обсуждалась в конце прошлого года. Тогда Федеральная налоговая служба предложила повысить нижнюю планку, "отъезжая" от которой машина начинает считаться предметом роскоши. Правда, не так серьезно - всего на 500 тысяч рублей - с 3 до 3,5 млн. Хотя если отталкиваться от курса рубля, то планку стоит поднять гораздо выше. "Хотя бы раза в полтора, с 3 до 5 млн. А то у нас и так из-за ослабления рубля список минпромторга удвоился, если так и дальше пойдет, то вообще все машины попадут в "роскошный класс", - предупреждает Моржаретто.



Концерн "General Motors" продает французской "PSA Group" свое подразделение "Opel/Vauxhall". Стоимость двух объединившихся автопроизводителей (немецкого "Opel" и британского "Vauxhall" оценена в 1,3 миллиарда евро. После сделки "PSA" (европейская автомобилестроительная компания, занимающаяся выпуском автомобилей под марками "Peugeot", "Citroën" и сотрудничающая с такими марками, как "BMW", "Ford", "Toyota" и другими) станет вторым по величине автопроизводителем в Европе с долей рынка в 17%. Первый - "Volkswagen AG". Напомним, что "GM" уже не раз пыталась продать "Opel", с которым сотрудничает с 30-х годов XX века. В 2009 году компанию даже был готов купить Сбербанк, но в последний момент американцы передумали.

Подготовила Ольга Игнатова

6. Авиастроение.

Авиапорт \\\ СТАВКА НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

ОАК в первую очередь будет обеспечивать потребности отечественных авиакомпаний

Компания «Авиаперсонал», Ассоциация «Авиационный персонал» и Отраслевое агентство «АвиаПорт» запускают Опрос работников авиатранспортной отрасли, призванный определить лучшего работодателя среди авиакомпаний и аэропортов.

Стратегией развития ПАО "Объединённая авиастроительная корпорация" (ОАК) предусмотрена амбициозная задача по увеличению общей доли гражданской продукции до 45%. В настоящий момент она не превышает 20%. Президент ОАК Юрий Слюсарь в ходе первого заседания Авиационной коллегии при Правительстве РФ подчеркнул, что достижение поставленной цели невозможно без первоочередного обеспечения потребностей внутрироссийского рынка в современных высокотехнологичных воздушных судах, а также без определённых мер государственной поддержки.

Самолёты самим нужны

Как отметил Ю.Слюсарь, российские авиакомпании были и остаются стартовыми заказчиками всех отечественных гражданских авиационных программ. По оценке ОАК, на горизонте ближайших 20 лет потребность внутреннего рынка составит более 1100 пассажирских самолётов вместимостью от 30 кресел. Прогнозируемая потребность обусловлена ожидаемым ростом авиаперевозок, который в среднем должен составить 4,5% в год. При этом наиболее востребованными останутся узкофюзеляжные самолёты, рассчитанные на перевозку свыше 120 пассажиров. В корпорации полагают, что спрос составит порядка 710 воздушных судов (ВС). В сегменте самолётов вместимостью от 60 до 120 кресел будет необходимо около 200 ВС. Что



касается широкофюзеляжных самолётов, вмещающих от 230 пассажиров, потребность российских авиакомпаний составит около 130 единиц. "С учётом текущего состояния парка самолётов на внутреннем рынке, по нашей оценке, новый скачок спроса на "широкофюзеляжники" должен произойти через 7-10 лет", - сообщил глава ОАК.

Ю.Слюсарь также добавил, что в сегменте региональных перевозок существует отложенный спрос, который связан с продолжением эксплуатации самолётов Ан-24 и Ан-26. К середине 2020 годов эти ВС фактически будут выведены из флота, и их будет нужно заменить отечественными ВС. "Небольшой спрос в районе 100 самолётов мы в этой нише ожидаем", - уточнил президент ОАК.

Реализация текущих программ

На базе долгосрочного прогноза рыночного спроса при поддержке государства ОАК ведёт активную работу над созданием новых конкурентоспособных образцов гражданской техники и развитием существующих программ. По словам Ю.Слюсаря, конечным результатом этой работы должно стать формирование линейки современных гражданских продуктов, представленных в наиболее востребованных сегментах.

В 2016 году на реализацию программы Ил-114 (турбовинтовой региональный самолёт) выделены первые средства. К настоящему моменту уже заключены контракты на выполнение конструкторских работ и подготовку производства. Основные задачи на текущий год включают разработку конструкторской документации на опытные самолёты, выбор поставщиков на системы и оборудование, а также подача заявки на сертификацию. Ю.Слюсарь уточнил, что программа Ил-114 предусматривает установку новой авионики и двигателей (сначала ТВ7-117СМ, затем - ТВ7-117СТ), расширение функционала и возможностей эксплуатации с неподготовленных аэродромов. Корпорация уже сейчас ведёт работу с российскими авиакомпаниями - потенциальными заказчиками, стараясь учесть их требования при формировании технического облика самолёта. "Нашим партнёром по программе выступает лизинговая компания ГТЛК (Государственная транспортная лизинговая компания - "АвиаПорт"). Это позволит нам предложить авиакомпаниям эффективную экономику эксплуатации самолёта, - рассказал руководитель ОАК. - В середине 2017 года мы планируем заключить с ГТЛК соответствующее соглашение, и уже начиная с этого года предусмотрены инвестиции на докапитализацию компании, заключение договоров и продвижение этого самолёта".

Ю.Слюсарь не оставил без внимания и самолёт Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Он напомнил, что сегодня авиакомпаниями эксплуатируется около 100 ВС этого типа, при этом две трети из них используют российские перевозчики. В прошлом году заказчикам поставлено 26 новых SSJ 100, восемь из них - на экспорт. К середине текущего года планируется заключить контракт



с "Аэрофлотом" на поставку ещё 20 самолётов в период 2017-2018 годов. "Сейчас главная задача в рамках программы - развитие послепродажного обслуживания. Сегодня мы концентрируемся именно на этом. В частности, с нашим ключевым партнёром - компанией "Аэрофлот" - разработали и реализуем программу повышения надёжности парка", - добавил Ю.Слюсарь. Кроме того, отметил глава ОАК, идёт активное сотрудничество с российскими лизинговыми компаниями, в том числе с ГТЛК, в части предоставления эксплуатантам эффективных финансовых пакетов. Основное преимущество здесь - лизинговые платежи в рублях.

Что касается создаваемого МС-21, на сегодня портфель заказов уже составляет 175 самолётов. "Наша задача - сделать самолёт конкурентоспособным в сравнении с современными аналогами. Это касается топливной и весовой эффективности, уровня операционной экономики, комфорта пассажиров и экипажа, развитой системы ППО (послепродажного обслуживания - "АвиаПорт)", - подчеркнул Ю.Слюсарь. Он добавил, что в части ППО будет создан Единый центр поддержки заказчиков для всей линейки гражданской продукции. Глава ОАК напомнил, что первый полёт лайнера ожидается уже в этом году, а старт серийных поставок запланирован на 2019 год (вице-премьер РФ Д.Рогозин на этом же заседании сообщил, что начало поставок намечено на 4 квартал 2018 года). В текущем году предстоит заключить договоры с конечными эксплуатантами и развернуть серийное производство.

Напомнил Ю.Слюсарь и о том, что в перспективе продуктовая линейка будет дополнена широкофюзеляжным дальнемагистральным самолётом нового поколения (ШФДМС), к созданию которого ОАК уже приступила совместно с коллегами из корпорации СОМАС (Китай). Проект предполагается реализовать на новой технической платформе, которая будет конкурентоспособна в сравнении с современными семействами широкофюзеляжных ВС производства Boeing и Airbus. По прогнозам ОАК и СОМАС, потребность только китайских авиакомпаний в самолётах ШФДМС в период 2023-2045 годов составит 1100 единиц. "От запуска программы до первого полёта пройдёт порядка 7-8 лет. Первый самолёт будет поставлен заказчику через 10-12 лет после начала программы", - уточнил президент ОАК.

В период создания ШФДМС корпорация продолжит работу над созданием модернизированного Ил-96-400М на базе транспортной версии. В ОАК считают, что для этого самолёта на российском рынке есть определённая ниша. "Кроме этого, нам необходимо поддерживать существующие компетенции, продолжать загружать наши производственные мощности в Воронеже. Темпы производства будут невысокими, но обеспечат поддержание этой компетенции и увеличение количества самолётов в эксплуатации", - добавил Ю.Слюсарь.



Без поддержки не обойтись

Одна из основных проблем, с которой сегодня сталкиваются отечественные авиастроители, - ослабление тарифной защиты авиапрома, произошедшее на фоне согласований условий при вступлении нашей страны во Всемирную торговую организацию (ВТО). "Общий тренд на либерализацию режимов регулирования внешней торговли, защитные меры тарифного и нетарифного регулирования, к сожалению, привели к окончательному снятию какой бы то ни было защиты для разрабатываемых и производимых воздушных судов, - пояснил президент ОАК. - И в этом смысле очень рассчитываем на Авиационную коллегию, которая позволила бы грамотно, не ущемляя интересов эксплуатантов, рынка и экономики в целом, найти баланс между интересами отечественного авиапрома и потребностями авиационной отрасли".

К тем мерам, которые уже действуют (размер господдержки составляет порядка 50 млрд рублей в год), в условиях сложной экономической ситуации целесообразно предусмотреть дополнительные меры господдержки, подчеркнул Ю.Слюсарь. В частности, необходимо совершенствовать порядок предоставления субсидий эксплуатантам отечественной техники, а также увеличить поддержку лизинговых компаний в части приобретения ВС российского производства.

Также Ю.Слюсарь озвучил предложение по дальнейшему совершенствованию федерального законодательства в части лицензирования отдельных видов деятельности и предоставления налоговых льгот на имущество организаций авиапрома. Завершая выступление, глава ОАК отметил, что в сфере международной деятельности необходимо продолжить работу на площадке Евразийской экономической комиссии по обеспечению таможенно-тарифной и нетарифной защиты внутреннего рынка отечественных ВС, а также активизировать экономическую господдержку экспортных проектов и уделить особое внимание вопросам сертификации гражданской техники российского производства.