

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ
ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТАЦИТ
ПОКА БОЛЬШЕ
ВИРТУАЛЬНЫЙВойскам ВКО требуется
серьезная модернизация **02**ВОЕННЫЙ ФИНАНСИСТ –
ПРОФЕССИЯ СТРАТЕГИЧЕСКАЯФинансово-экономическая служба
должна быть укомплектована офицерами **04**УЧАСТИЕ В ПРОЕКТ 751 –
НАША ПРИОРИТЕТНАЯ ЗАДАЧАИнтервью с заместителем гендиректора
ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» Андреем Барановым **08**90 ЛЕТ
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
АКАДЕМИКА ВЛАДИМИРА УТКИНАНаталья Ситникова
о своем знаменитом отце **09**

ТЕМА

Положение дел в отечественном авиастроении отражает уровень развития промышленности и состояние национальной безопасности – об этом говорили все выступавшие на состоявшемся 3 октября 2013 года в Государственной думе «круглом столе» по теме «Будущее отечественного самолетостроения: Ту-334 или «Суперджет».

ПО ОДНИМ ОЦЕНКАМ –
АВИАПРОМ
РОССИИ
ПРИ СМЕРТИ,
ПО ДРУГИМ –
ДАВНО ОТОШЕЛ
ОТ КРАЯ ПРОПАСТИ

МЕЖДУ
КРУТЫМ ПИКЕ
И ГОРКОЙ

Продолжение на стр. 05

Коллаж: Андрей СЕДУХ

ТЕНДЕНЦИИ

ВОЕННЫЕ ВУЗЫ –
ОБРАТНЫЙ ХОД

Олег ФАЛИЧЕВ

РАЗОГРЕВ
РЫНКА СЕРВИСНОГО
ОБСЛУЖИВАНИЯ ФЛОТОВ

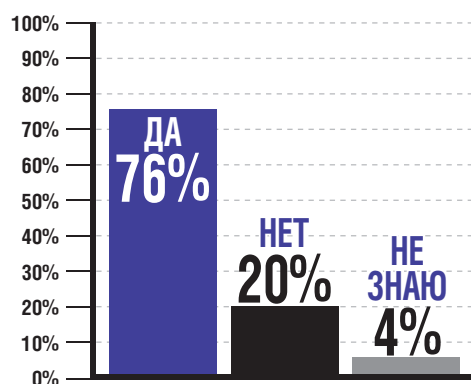
Выполнение большого числа программ модернизации военно-морских сил (ВМС), в частности в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), на Ближнем Востоке и в России, является ключевым фактором роста объемов строительства боевых кораблей в мире и развития рынка обслуживания флотов.

Согласно оценкам аналитиков компании «Фрост энд Салливан» (Frost & Sullivan) крупнейшим рынком модернизации и сервисного обслуживания ВМС останется Северная Америка, вторым по значимости – АТР, на котором ситуация осложнена агрессивностью Китая и нестабильностью ситуации на Корейском полуострове. Как отмечается в отчете вышеуказанной компании под названием «Оценка рынка боевых кораблей и сферы обслуживания флотов», общая прибыль на рынке военного кораблестроения 105 проанализированных стран в предстоящее десятилетие (2013–2022) составит 375,67 миллиарда долларов. При этом суммарный ежегодный годовой показатель роста CAGR (Compound Annual Growth Rate) будет 2,5 процента. Доходы от комплексной сервисной поддержки за этот же период оцениваются в 183,27 миллиарда долларов и станут нараставаться при суммарном ежегодном годовом показателе CAGR на уровне 3,7 процента.

Североамериканский рынок военного кораблестроения и сервисного обслуживания военных кораблей будет занимать лидирующие позиции среди проанализированных регионов. Объем суммарных доходов от продукции военного кораблестроения в 2013–2022 годах составит 133,99 миллиарда долларов, в то время как объем рынка сервисных услуг за этот же период будет равен 88,77 миллиарда долларов. В текущем году доходы на рынке военного кораблестроения – 32 миллиарда долларов, а в 2022-м достигнут, по прогнозам, 39,99 миллиарда, причем показатель CAGR на протяжении следующего десятилетнего периода предполагается 2,5 процента. Доходы рынка сервисного обслуживания флотов в 2013 году – 15,29 миллиарда, а в 2022-м ожидаются в пределах 21,24 миллиарда при показателе CAGR 3,7 процента. Основными боевыми кораблями на рынке военного кораблестроения и сервисного обслуживания в ближайшее десятилетие станут фрегаты. На данном рыночном сегменте за этот период будут достигнуты наибольшие показатели в сумме 66,91 миллиарда долларов. Помимо фрегатов другими наиболее эффективными рыночными нишами в области военного кораблестроения и сервисного обслуживания боевых кораблей станут атомные подводные лодки и эсминцы.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Согласны ли вы с тем, что сегодня Средняя Азия – зона ожесточенной конкуренции Китая, России, США, Индии, Турции, Ирана, где с одной стороны – Москва утрачивает свое влияние, а с другой – усиливаются позиции Турции, Китая и США?

СИСТЕМА ВОЕННОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ПРИХОДИТ В СЕБЯ
ПОСЛЕ РАЗГРОМНО-ВРЕДИТЕЛЬСКИХ
РЕФОРМ СЕРДЮКОВА – МАКАРОВА

Читайте материал на стр. 03

СОЗДАНИЕ ОРКК УБЬЕТ КОНКУРЕНЦИЮ В ОТРАСЛИ

Если будет основана Объединенная ракетно-космическая корпорация (ОРКК) в том виде, в каком ее предлагают Федеральное космическое агентство (Роскосмос) и правительство, в российской ракетно-космической промышленности исчезнет конкурентная среда, заявил высокопоставленный источник в отрасли.

«Только наличие конкурентной среды может способствовать повышению качества предоставляемых услуг. Пример тому – американские «Боинг» и «Локхид»: хотя у них тоже есть перекрестные поставки, они самостоятельно не делают самолеты и спутники. Обеспечить конкурентность в рамках одной структуры невозможно», – подчеркнул он, комментируя доклад вице-премьера Дмитрия Rogozina президенту РФ Владимиру Путину о планах реформирования российской ракетно-космической отрасли. Ранее Rogozin в докладе президенту сообщил, что планируется при сохранении Роскосмоса создать на базе НИИ космического приборостроения ОРКК. По мнению источника, из доклада вице-премьера неясно, как будет происходить раз-

витие конструкторской мысли: «Оно может быть только на основе конкуренции, а откуда она возьмется?». Эксперт скептически относится к тому, что создание ОРКК позволит избавиться от параллелизма и даст экономии больших средств: «Похожий пример уже имеется – Объединенная авиастроительная корпорация. И что получилось? Есть ли у России сейчас гражданская авиация?». «По оценке вице-премьера, предприятия отрасли загружены на 40 процентов. Не означает ли это, что при реформировании будет ликвидировано 60 процентов мощностей предприятий и соответственно сокращен персонал? Как бы вместе с водой не выплеснуть и ребенка», – опасается собеседник. Он уверен, что ни в коем случае нельзя оставлять в составе Роскосмоса Центр эксплуатации наземной космической инфраструктуры (ЦЭНКИ): «Если создавать ОРКК, в нее надо передавать отдельной структурой и ЦЭНКИ, чтобы он предоставлял услуги по рыночным ценам». Эксперт привел пример 254-й площадки космодрома Байконур, ранее принадлежавшей ракетно-космической корпорации (РКК) «Энергия» и позднее

переданной в состав ЦЭНКИ: «Создана на Байконуре совершенно неуправляемая структура из 11 тысяч человек. Они сами устанавливают цены на воду, электроэнергию и т. д. в три-четыре раза выше рыночных и сами себе платят. Чтобы сохранить качество предоставляемых услуг, надо ЦЭНКИ отдавать в ОРКК. Сейчас им плавать на качество, потому что они получают деньги от Роскосмоса. Если было бы иначе, то не было бы таких случаев, как с «Протоном» в июле, когда деталь, которая отвалилась при старте раньше времени и послужила первой причиной аварии ракеты-носителя, использовалась третий десяток раз, а должна использоваться не более 12 раз». Что касается планов создания ОРКК на базе НИИ КРП, то, по оценке эксперта, НИИ КРП – это малая структура, созданная для перекладки денег: «Ее выбрали потому, что у нее есть лицензия на осуществление космической деятельности. То есть де-юре на ее базе сделать корпорацию возможно, но де-факто она может оказаться в руках кучки непорядочных менеджеров со всеми вытекающими последствиями», – предупреждает он.

НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ
БРОНЕТРАНСПОРТЕР

Военно-промышленная компания (ВПК) объявила о начале строительства БТР-82А для Российской армии.

Предполагается строительство от 200 до 300 единиц в год. По сравнению с БТР-80А новая машина имеет ряд преимуществ: на нее установлен 300-сильный турбодизельный двигатель компании «КамАЗ», который позволяет развивать максимальную скорость до 100 километров в час, что на 10–20 километров в час больше, чем у предыдущей версии БТР-82. Улучшены трансмиссия и подвеска, в результате чего масса новой машины выросла до 15,4 тонны. Электроуправляемый боевой модуль содержит стабилизированную в двух плоскостях 30-мм автоматическую пушку 2А42 и спаренный с ней пулемет ПКТМ. Управление вооружением производится при помощи прицела ТКН-4ГА-02. По обе стороны башни размещены два блока дымовых гранатометов системы «Туча» по три гранатомета в каждом. Строем модуля также является новшеством – благодаря специальной схеме размещения оружия пороховые газы не попадают в боевое отделение машины. Угол вертикальной наводки основного вооружения составляет от -7 до +70 градусов. МО РФ не отказалось от закупок предыдущей модификации БТР-82 с пулеметами КПВТ калибра 14,5 миллиметра и ПКТМ калибра 7,62 миллиметра. Защищенность БТР-82А оценивается на уровне его предшественника – БТР-80А, но в конструкцию системы защиты включен ряд улучшений: подбоя брони, защищенные от ударной волны при подрыве сиденья экипажа и улучшенная система пожаротушения. БТР оснащен системой защиты от ядерного, химического и биологического оружия, а также системой кондиционирования воздуха. Одновременно разрабатывается долгосрочная замена БТР-80, получившая название «Бумеранг». Предполагается, что ВПК собрал первые прототипы машины. Известно, что при дальнейшей разработке будет учитываться западный опыт и, в частности, расположение двигателя в передней части машины. Поставки нового БТР ожидаются с 2015 года.

СОЗДАЕТСЯ КИБЕРКОМАНДОВАНИЕ

В ВС РФ в 2014 году появится структура для проведения операций в виртуальном пространстве как в мирное, так и в военное время.

Отрабатываются вопросы, связанные с формированием командования – функциональными обязанностями, численностью личного состава и другие. Киберкомандование планирует-

ся создать как новый род войск, который станет противодействовать угрозам в информационных сетях общего пользования как в мирное время, так и в особый период. На первом этапе развития структура станет функционировать как главное управление Минобороны и действовать в составе Войск воздушно-космической обороны.

СОБСТВЕННАЯ
КОСМИЧЕСКАЯ СТАНЦИЯ

Если партнеры по Международной космической станции (МКС) не примут решение о продлении ее эксплуатации после 2020 года, а также при условии проявления необходимости политической воли у России может появиться отдельная орбитальная станция, которая будет создаваться на базе российского сегмента МКС.

Сейчас в процессе обсуждения находится проект новой российской орбитальной станции, у которой помимо функций научных исследований будет функция формирования межпланетных экспедиционных комплексов для полетов к Луне, Марсу, точкам Лагранжа. На 2014 год запланирован запуск к МКС многофункционального лабораторного модуля (МЛМ). Это рубезный, значимый модуль для российской пилотируемой программы. В 2014–2015-м создадут узловой модуль с ресурсом в 30 лет. МЛМ, два научно-энергетических модуля, узловой модуль, возможно, летающий сейчас в составе МКС служебный модуль – вот перспективный облик отечественной станции, которая может работать в период с 2020 по 2040 год. К 2020-му должен полететь в беспилотном варианте и новый пилотируемый корабль.

КОНТРАКТ
НА 160 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

ОАО «Концерн «Калашников» может получить от Минобороны контракт в рамках гособоронзаказа на 2013–2015 годов на утилизацию стрелкового оружия и средств ближнего боя.

Военное ведомство планирует, в частности, передать концерну для утилизации более 400 тысяч единиц боевых и учебных автоматов и пистолетов-пулеметов, около 1,5 тысячи гранатометов, 120

тысяч спортивных, учебных и боевых пистолетов. Работы по утилизации этого оружия на период 2013–2015 годов оцениваются МО РФ в 160 миллионов рублей. Концерн «Калашников» – объединение крупнейших предприятий стрелковой отрасли России, входящих в госкорпорацию «Ростех». Концерн сформирован в августе 2013 года на базе Ижмаша, Ижевского механического завода и других предприятий.

ВЫДЕЛЕНА ЦНИИ ВВС
И ЦНИИ ВОЙСК ВКО

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев распорядился реорганизовать федеральное государственное казенное учреждение (ФГКУ) «4-й Центральный научно-исследовательский институт» (4-й ЦНИИ) Минобороны РФ.

Реорганизацию предписано осуществить в форме выделения из 4-го ЦНИИ федерального государственного бюджетного учреждения (ФГБУ) «ЦНИИ Военно-воздушных сил» МО РФ в Шелкове Московской области и ФГБУ «ЦНИИ Войск воздушно-космической обороны» в Юбилейном. Предельная штатная численность ФГКУ «4-й ЦНИИ» – 925 человек.

СО ЗНАНИЕМ ДЕЛА

Василий ВОРОБЬЕВ, председатель Совета ветеранов военной финансово-экономической службы, доктор экономических наук, начальник финансовой службы Вооруженных Сил в 1992–1995 годах, генерал-полковник в отставке

Многочисленные обращения военнослужащих с жалобами в государственные органы и общественные организации, представления армейских и флотских прокуроров в адрес военного командования наглядно свидетельствуют о том, что новыми финансовыми структурами продолжают нарушаться сроки выплаты денежного довольствия, а также предусмотренных законодательством России для военных людей пособий и компенсаций. При расчетах с личным составом допускаются многочисленные ошибки, недоплаты и переплаты. Как следствие это ведет к значительному материальному ущербу государству, за который никто не отвечает. Во многих случаях коммерческие банки договорные обязательства должным образом не исполняют, размещая банкноты на значительном удалении от мест дислокации воинских частей и подразделений, которые к тому же нередко оказываются пустыми. Для поездок за деньгами к банкоматам командиры вынуждены выделять автотранспорт, а военнослужащие – тратить служебное и личное время. Созданные для целей обороны страны полевые учреждения Банка России, на содержание которых расходуются немалые государственные средства, в интересах Вооруженных Сил используются незначительно, они как бы стали лишними.

Трудноразрешимой проблемой остается получение в едином расчетном центре справок для предоставления военнослужащими в необходимых случаях в государственные органы, а также уточнений по начисленным суммам. Так называемые личные кабинеты военнослужащих, которые являются неотъемлемым атрибутом обеспечения их денежным довольствием при новой системе, как правило, не работают, они просто молчат. Для многих командиров рабочий день начинается с направления в территориальные финансовые органы и вышестоящие штабы курьеров с приказами и другими документами, необходимыми для осуществления выплат подчиненным военнослужащим и совершения других хозяйственных и финансовых операций. При этом значительная часть потребностей воинских частей обеспечивается со значительным опозданием и крайне скудно.

Одной из издержек реформ, проводимых в Вооруженных Силах в 2008–2012 годах, последствия которых еще долгое время будут лихорадить армию и флот, является ликвидация военной финансово-экономической службы, комплектуемой офицерским составом, и прекращение подготовки для ВС офицеров – специалистов финансово-экономического профиля.

ОФИЦЕР-ПРОФЕССИОНАЛ – ЗАЛОГ УСПЕХА

История военного строительства наглядно показывает, что такой важный и исключительно сложный государственный институт, каким являются Вооруженные Силы возрождающейся России, отвечающие за обороноспособность огромной страны, расположенная на одной шестой части земной суши в девяти часовых зонах, не сможет обойтись без специально подготовленных, преданных России и ратному делу специалистов – финансистов. Это должны быть своего рода сподвижники данного дела, хорошо владеющие военными, экономическими, финансовыми и юридическими знаниями. Другими словами – это должны быть часовые государственной казны.

Отдавать ключевые вопросы финансового обеспечения войск и сил, проведения расчетов с оборонно-промышленным комплексом за разработку и поставки вооружений, военной и специальной техники, осуществления социальной защиты военнослужащих, гражданского персонала и ветеранов военной службы в руки людей, подобранных на рынке труда или по личной преданности, – это сознательное причинение ущерба обороноспособности России. Такие люди, особенно руководители, годами исполняют роль «присяжных заседателей», сторонних наблюдателей, а их работу выполняет кто-то другой, если найдется такой из старой гвардии, или не делает никто. Отсюда возникает многие российские управленческие и другие беды, тормозящие экономическое развитие. Современное состояние финансового обеспечения Вооруженных Сил – наглядный тому пример.

На Руси издревле повелось, что государственную казну в армии и на флоте доверяли лучшим из лучших, власть всегда заботилась о подготовке и воспитании соответствующих финансовых кадров. Следует вспомнить историю. Много десятилетий со времен Велико-го Петра в каждом полку офицеры из своей среды выбирали достойного коллегу – офицера, которому доверялось ведение денежных дел, в том числе участие в сборах податей.

Оправдать доверие полковой общественности почиталось за дело высшей чести и престижа. Говоря современным языком, факты коррупции среди выборных офицеров являлись крайне редким явлением. Впоследствии, когда были установлены штатные должности, связанные с расхождением материальных и денежных средств, к претендующим на их замещение офицерам предъявлялись в смысле порядочности и честности самые высокие требования, что отменялось в соответствующих руководящих документах.

В дореволюционной России организаторы финансового и материального обеспечения ВС на высшем уровне имели академическое образование. Они обучались в Академии Генерального штаба, а впоследствии – в специально созданной Интендантской академии.

С установлением советской власти вопросам кадрового обеспечения финансовых органов Красной армии как залогом стратегических успехов уделялось самое пристальное внимание: подбирались преданные делу революции и подготовленные люди, на военную службу принимались офицеры «старой» армии, перешедшие на сторону пролетариата, была организована подготовка специалистов в рамках войсковой курсовой сессии.

При финансовом отделе Реввоенсовета Республики функционировала Высшая финансово-хозяйственная школа на сто человек. Победа Красной армии на многочисленных фронтах Гражданской войны и иностранной военной интервенции стала возможной в том числе в результате правильно поставленной государственной и военной финансовой политики.

ИЗНАЧАЛЬНО НЕВЕРНЫЙ ПОДХОД ТАКОВЫМ СЕГОДНЯ В ООРУЖЕННЫХ СИЛАХ ЯВЛЯЕТСЯ ОРИЕНТАЦИЯ НА ГРАЖДАНСКУЮ ФИНАНСОВУЮ СЛУЖБУ, КОМПЛЕКТУЕМУЮ С РЫНКА ТРУДА

Созданная в процессе реформирования Вооруженных Сил система финансовых органов, укомплектованная гражданскими лицами, включающая единый расчетный центр для осуществления выплаты денежного довольствия военнослужащим по банковским картам и территориальные финансовые органы в субъектах Российской Федерации для финансового обслуживания воинских частей, находящихся на их территории, продолжает давать сбой. Качество финансового обеспечения армии и флота при стабильном бюджетном финансировании, о котором ранее военные могли только мечтать, остается крайне низким.



Коллаж Андрей СЕДУХ



На первый план выдвигается вопрос восстановления в финансово-экономической службе офицерских должностей

ства обороны, не предусматривающие офицерских должностей, стали выполнять сугубо обслуживающие функции: свод заявок и отчетов, осуществление платежей по представлению документов из главных (центральных) управлений и других органов военного управления, начисление и выплата по банковским картам денежного довольствия и заработной платы, учет материальных и денежных средств.

Участие в планировании развития Вооруженных Сил и их технического оснащения, разработка военно-экономических прогнозов и программ в области военного строительства, подготовка заключений об обеспеченности бюджетными ассигнованиями планируемых мероприятий в военной области как основные функции многих финансово-экономических органов в прошедшие годы были дезавуированы и перестали выполняться.

Сформированная в процессе реформ система финансовых органов со временем может сработать как бомба замедленного действия, поскольку практически всю работу в настоящее время выполняют офицеры, находящиеся в запасе и в отставке, вынужденно снявшие ранние срока свои погоны. Однако при отсутствии подготовки специалистов созданный ранее кадровый запас постепенно истощается: люди уходят по возрасту, меняют место работы. Старение персонала финансовых органов уже сейчас привело к невосполнимым кадровым утратам.

Ни одна из развитых стран мира не отказалась от использования офицеров и других категорий военнослужащих на должностях финансово-экономического профиля в своих вооруженных силах, хотя замена ряда должностей военнослужащих на должности гражданских служащих с одновременным внедрением современных коммуникационных технологий в последнее десятилетие повсеместно имела место. Делалось это в плано-вом порядке на протяжении длительного времени по мере готовности материально-технической базы, каналов связи, в том числе защищенных, программного обеспечения, подготовки граждан-ского персонала и обучения военнослужащих правилам пользования личным кабинетом. Такой подход исключал сбой в сроках и полноте ведения положенных видов довольствия до личного состава, что оберегалось превыше всего.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МОДЕЛИ ДРУГИХ АРМИЙ
В вооруженных силах США выстроена целостная система подготовки специалистов финансово-экономического профиля как военнослужащих, так и гражданских служащих. Такая подготовка осуществляется в двух гражданских университетах, школе финансового управления сухопутных войск, на финансовых курсах ВМС и ВВС, учебных курсах крупных промышленных и финансовых корпораций: «Боинг», «Дженерал электрик», «Моторола» и других. Действует также разветвленная сеть курсов повышения квалификации, на которых проходят обучение более двух тысяч в год гражданских и военных специалистов.

В самой военной финансовой службе США, которая представляет собой крупнейшее в мире агентство по оказанию финансовых услуг, доля военнослужащих относительно невелика – порядка 10 процентов. В целом же в масштабах ВС каждый пятый финансист – военнослужащий. В рамках вида вооруженных сил, например сухопутных войск, доля военнослужащих финансовой специальности составляет 40 про-

центов. В воинских частях, участвующих в боевых операциях, подавляющее большинство финансистов – военнослужащие. Руководители финансовых структур, отвечающие за разработку и защиту бюджета, распределение ассигнований, являются военнослужащими, причем самого высокого ранга.

В Китайской Народной Республике за основу была взята советская модель организации финансовой службы и финансового обеспечения вооруженных сил: центр – военный округ – объединение, соединение, воинская часть. В принципиальном плане эта модель сохраняется до настоящего времени, однако в воинских структурах, не связанных с оперативным управлением войсками и оружием, разрешается замещать военнослужащих гражданскими служащими.

Развитие системы подготовки кадров для финансово-экономических органов ВС Китая осуществляется путем обеспечения глубокой специализации в соответствии с предназначением выпускников. Основным учебным заведением, которое оканчивают около 85 процентов офицеров-финансистов ВС КНР, является Военно-экономическая академия, при которой функционируют четыре научно-исследовательских института. Вместе с тем офицеры-финансисты готовятся и в других военно-образовательных учреждениях отдельно для ВВС, ВМФ, для замещения должностей по финансированию научных исследований и т. д. При этом в военных университетах и академиях обучаются и военнослужащие, и гражданские лица. Они проходят обучение, как правило, по двум уровням: основной курс – четыре года, высший специальный курс – еще три года. Система подготовки финансовых кадров, как видно из сказанного, в КНР является основательной.

Не обходятся только гражданскими специалистами вооруженные силы многих других государств, включая страны СНГ. Не отказались от офицеров-финансистов силовые министерства и ведомства России. И не случайно здесь не может быть исторических по размерам фактов хищений, растрат, бесхозяйственности, какие годами процветали в Минобороны. Финансовое обеспечение там остается стабильным и реально способствует эффективному решению задач соответствующих структур.

КАК ПОДГОТОВИТЬ ГРАМОТНОГО ФИНАНСИСТА

В сгруппированном виде комплектование финансово-экономической службы Вооруженных Сил Российской Федерации специально подготовленными офицерами обусловлено целым рядом следующих важнейших факторов.

Сложностью решения задачи обеспечения законного, целесообразного и экономного использования шестой части федерального бюджета страны.

Необходимостью увязки планов строительства Вооруженных Сил и их отдельных компонентов с ресурсной и бюджетной обеспеченностью. Чтобы на равных обсуждать и решать эти

вопросы с Генеральным штабом, другими органами военного управления, главная финансово-экономическая структура Минобороны, а она должна быть только одна, обязана располагать специалистами не только в области экономики и финансов. Нужны люди, хорошо разбирающиеся в международной обстановке, понимающие основные угрозы и вызовы для страны, знающие задачи и структуру ВС, группировок войск, основы их применения и организации мобилизационной подготовки. Такие люди не могут появиться нигде. Их надо готовить и готовить основательно. Это должны быть профессиональные военнослужащие – офицеры, прошедшие по служебной лестнице должности в войсковых финансовых органах и структурах центрального аппарата, имеющие высокие воинские звания.

Исключительной важности организации своевременной выплаты денежного довольствия личному составу Вооруженных Сил, заработной платы гражданскому персоналу армии и флота, пенсий и пособий ветеранам ВС. С членами семей это несколько миллионов человек, чье морально-психологическое состояние исключительно важно для стабильности государства.

Требованием обеспечения готовности государственных структур и органов военного управления к качественному решению задач финансового обеспечения при возможных военных конфликтах различного масштаба. Выдвинутый гражданскими реформаторами и не отвергнутый военным командованием тезис, что в особый период в деятельности армейских финансовых органов ничего не изменится, неверен и чреват опасными последствиями. Регламент работы департаментов финансово-экономического блока, единого расчетного центра, территориальных финансовых органов и других финансовых структур в условиях, когда системы управления подвергнутся гиператакам, будет нарушен. Окажутся заблокированными Интернет, серверы, включая иностранные, опустеют банкоматы, перестанут осуществляться электронные платежи. Даже при разработке и законодательном закреплении механизмов противодействия нарушениям коммуникаций гражданская финансовая служба задачи по финансовому обеспечению личного состава и потребностей войск (сил) неспособна будет решать качественно без специальных навыков, которые должны отрабатываться постоянно в системе командирской подготовки офицеров.

Только офицеры, воспитанные в духе патриотизма и любви к Родине, принявшие воинскую присягу, по долгу службы и по статусу обязаны выполнять возложенные на них функции в любых условиях, в том числе сопряженных с опасностью для жизни и здоровья. Возложение решения задач финансового обеспечения войск и сил в особый период на гражданских служащих противоречит основополагающим принципам строительства Вооруженных Сил.

Необходимостью проведения качественного ведомственного финансового контроля, который в системе финансового контроля страны был и остается ключевым, самым трудоемким и в то же время самым результативным в деле борьбы с коррупцией и всевозможными злоупотреблениями. Эти позиции ведомственного финансового контроля, и не только в Министерстве обороны, в последнее время утрачены. Чтобы ведомственная система финансового контроля отвечала своему предназначению, она должна быть достаточной по численности для решения поставленных задач, сведена в эффективные структуры и укомплектована подготовленными людьми. Важно, чтобы основу контролирующей структур составляли профессиональные военнослужащие, знающие контрольно-ревизионную работу, имеющие служебный опыт в армейских финансово-экономических органах. Непременным условием успешного функционирования системы ведомственного финансового контроля и финансово-экономических органов должна стать взаимная ротация кадров. Это возможно, если в обеих структурах будет достаточное число офицеров, а руководить ими станет одно должностное лицо в ранге заместителя министра обороны.

Сложилось так, что офицер в России всегда был и остается больше, чем просто профессиональный военный. На всех этапах исторического развития наиболее ответственные посты занимали люди, имевшие воинские звания, и наиболее сложные задачи поручались им. Российские офицеры всегда относились к самой надежной элите общества, государственными делами, открытиями, героизмом и прочими заслугами подтверждавшие свою высокую миссию.

Командиры воинских частей, командующим и главнокомандующим, руководящим должностным лицам центрального аппарата Министерства обороны постепенно становится ясной ошибочность ряда принятых в процессе реформирования Вооруженных Сил решений в финансово-экономической сфере. На первый план выдвигается общественностью, обсуждается на научных конференциях, в СМИ вопрос восстановления в финансово-экономической службе как в центре, так и на местах офицерских должностей и организации подготовки для ВС специалистов финансово-экономического профиля. Эти вопросы постоянно ставятся депутатами Государственной думы Федерального собрания России.

Совет ветеранов военной финансово-экономической службы постоянно отслеживает состояние финансового обеспечения Вооруженных Сил. На основе его изучения и анализа подготовлены обращения в правительство Российской Федерации и Министерство обороны, проведен ряд встреч с руководящими должностными лицами военного ведомства. В данном вопросе есть практические, хотя и робкие подвижки: офицерские должности восстанавливаются в некоторых воинских формированиях, сделан небольшой набор курсантов на финансово-экономический факультет Военного университета.

В августе 2013 года состояние работы по обеспечению своевременной выплаты денежного довольствия военнослужащим Вооруженных Сил было рассмотрено на заседании коллегии Министерства обороны. К сожалению, принятые решения основаны на изначально неверных подходах, они фактически вновь подтвердили ориентацию на гражданскую финансовую службу, комплектуемую с рынка труда, улучшение косметических мер работы созданных при реформировании Вооруженных Сил финансовых структур. Надеюсь, что здравый смысл все же возмужествует, финансово-экономическая служба вновь станет офицерской и будет соответствовать своей стратегической миссии – надежно стоять на страже государственных средств и качественно решать задачи по финансовому обеспечению армии и флота.

ТЕМА



Коллаж: Андрей СЕДУХ

МЕЖДУ КРУТЫМ ПИКЕ И ГОРКОЙ

Начало на стр. 01

ПРИГОВОР ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫМ ОТРАСЛЯМ

Вячеслав ТЕТЕКИН,
член Комитета Госдумы по обороне

В свое время «Аэрофлот» назывался гражданским военно-воздушным флотом. Гражданская пассажирская авиация всегда являлась мобилизационным резервом ВС, в частности военно-транспортной авиации. Когда я вижу на наших аэродромах сплошные «Боинги» и «Эйрбасы», а также «Бомбардье», АTR и прочие экзотические самолеты, меня берет тоска. Еще недавно мы были великой авиационной державой, а сейчас без западных партнеров вообще ни на что не способны. Почему канадцы нам объясняют, как нам жить и строить пассажирские самолеты? Почему мы ничего не в состоянии сделать без иностранной авиационной промышленности?

Такое положение совершенно неприемлемо с точки зрения будущего нашей страны. Авиационная промышленность — это сосредоточие всех самых современных технологий. Металлургия, оптика, средства связи, электроника — нет ни одной отрасли, которая не была бы тем или иным образом завязана на авиапроме. Его гибель означает гибель всех высокотехнологических отраслей промышленности, авиационной науки и образования. Если у нас западные специалисты обслуживают западные самолеты, для чего нам собственные авиационные техники-инженеры?

ОТВЕРТОЧНУЮ СБОРКУ НЕ КРИТИКУЕМ, НО...

Борис ЛИХАЧЕВ,
*президент ООО «Русавиа-Сокол М»,
исполнительный директор фонда
«Народный самолет Ту-334-100»*

Начиная с 2007 года уполномоченной структурой фонда подписано 35 квартальных контрактов по Ту-334 с участием КБ Туполева, КАПО имени С. П. Горбунова, финансовой структуры «Русавиа-Сокол М» и эксплуатантов. До января 2007-го при генконструкторе ОАО «Туполев» Игоре Шевчуке работы по Ту-334 продвигались. Затем начались непонятные нам действия со стороны Минпромторга и ОАК. Они до сих пор препятствуют подписанию соглашений.

23 марта текущего года в Минпромторге на совещании у директора Департамента авиационной промышленности Андрея Богинского в присутствии генерального конструктора КБ Туполева Александра Бобрышева было принято решение в течение месяца уточнить вопросы по доработке «тройки» и «пятерки» — Ту-334 №№ 003, 005. До сих пор проблема не решена, нет согласования с ОАК. По этому самолету приняты четыре постановления правительства, два указа президента, открытий и закрытых, ни одно указание не выполнено. Кто в этом заинтересован?

14 августа должно было состояться совещание по данному вопросу у вице-премьера Дмитрия Рогозина, за два часа до которого изменилась повестка дня и нас не заслащали.

Мы никогда не критиковали и не критикуем тех, кто производит изделия — пусть даже отверточной сборки. Мы сожалеем о тех катастрофах, которые происходят, о чрезвычайных происшествиях в авиации. И все-таки пора повернуться лицом к реальным производителям российской авиации.

НАШИХ САМОЛЕТОВ ТОЛЬКО СЕМЬ ПРОЦЕНТОВ

Анатолий СИТНОВ,
*генерал-полковник,
член Общественного совета председателя ВПК,
президент — председатель совета директоров
ЗАО «Авиаавиателы «Владимир Климов —
Мотор Сич»*

Сегодня мы наблюдаем не просто развал, а организованный хаос, который завершает полную разруху в космической деятельности, в авиационной, автомобильной, радиоэлектронной промышленности.

Остро стоит вопрос национальной безопасности. Фактически мы не готовы к самостоятельному производству. И это притом что Китай, Индия, Турция, Япония огромными темпами наращивают свой промышленный и авиационный потенциал. Мы же его теряем.

За последние 15 лет в небе России появилось и летает более полутора тысяч иностранных гражданских самолетов — это около 45 миллиардов долларов. На эти деньги можно было построить порядка 2,5 тысячи своих летательных аппаратов, дать людям работу. Но у нас продолжается закупка «Боингов», «Эйрбасов», «Бомбардье». Со слов Дмитрия Рогозина, в небе России всего семь процентов отечественных летательных аппаратов.

О работе КБ Мясищева известно мало. КБ «МиГ» практически на нуле, КБ Ильюшина занимается только транспортной авиацией, КБ Яковлева фактически не существует. Беда не только в том, что у нас плохо с промышленностью, у нас проблемы с руководством авиации — оно разрознено. У семи нянек, как известно, дитя без глаза.

Легенда о том, что западная авиационная промышленность и сопутствующая экономика сильнее наших, не имеет под собой никаких оснований. Ил-96 ни в чем не

проигрывает ни одному самолету. Вариант Ил-96-400 вообще выигрывает по всем направлениям. Ту-204, -204СМ, -214, -334 ни в чем не уступают западным аналогам.

Тем не менее мы сейчас имеем «Суперджет» со всеми западными комплектующими, включая шайбы и гайки, двигатели с Ан-146, которые полностью собираются из западных материалов, на полтора миллиона дороже подобного двигателя, который делается у нас в стране. И так по каждому направлению. Все ждют, что «Суперджет» поболест-поболест и выздоровеет. Не выйдет. Американцы нам передали то, от чего сами отказались.

Нам необходимо организовать Министерство авиационной промышленности, разработать не просто «дорожную карту», а целевую программу развития гражданской авиации, без восстановления которой умрет и авиация военная. И, конечно же, необходимо возродить научные школы. Надо начинать исправлять ситуацию, пока не поздно. Как только закроют границу, у нас все остановится — сборка самолетов, автомобилей, телевизоров. Национальная безопасность требует высочайшей автономии в производстве базисной техники, все это должно быть внутри страны.

НЕ БУДЕМ ЛЕТАТЬ НА СВОИХ САМОЛЕТАХ, ИХ НИКТО НЕ КУПИТ

Генрих НОВОЖИЛОВ,
*авиаконструктор, дважды Герой
Социалистического Труда, академик РАН*

В выступлениях президента РФ четко прослеживается мысль о том, что мы должны производить свои самолеты с тем, чтобы выйти на международный рынок. Но если мы не будем сами летать на своих самолетах, их никто и за границей покупать не будет. Раньше мы практически обеспечивали свои потребности и внутри страны, и на международных линиях собственными самолетами. С тем числом пассажиров, которое мы сегодня перевозим и которое будет с каждым годом возрастать, мы существующим парком не обойдемся.

Есть ли у нас в серийном производстве машины, которые могли бы сегодня работать? Есть — это Ил-86, который начал перевозку пассажиров в 1980 году и отлетал 30 лет практически без единой катастрофы. Запуск дальнего магистрального Ил-96-300 попал на перестройку. Мы объявили конверсию оборонно-промышленного комплекса и с тех пор перестали должным образом финансировать гражданскую авиацию. Мы могли бы этим самолетом свободно заменить Ил-86.

Почему наши самолеты не заказывают? Не потому, что они плохи, а потому, что они дороги. Ил-96-300 освоен в серийном производстве, на его базе сделан грузовой Ил-96-400Т. Нам не хватили возможности сделать его пассажирским, хотя в этом варианте он мог бы перевозить 400 человек. Мы не должны отказываться от того, что находится в серийном производстве. Мы вообще очень легко отказываемся от самолетов. К примеру, от Ил-103, который производился в Луховицах. Этот универсальный самолет, который сейчас можно было бы делать из пластмассы, сняли с серийного производства. Причем из 54 сделанных самолетов большая часть продана за рубеж.

Сегодня у нас в серийном производстве еще сохранились пассажирские самолеты, которые могут служить России. Но нужно обратить серьезное внимание на стоимость. Если мы дадим соответствующие скидки, может быть, по налогу на добавленную стоимость или подумаем об организации какой-то компании, которой великая страна, добывающая огромное количество нефти, сделает пятипроцентную скидку на внутренних линиях, это сразу даст возможность строить самолеты не штучно. Штучное строительство самолета всегда стоит очень дорого.

Когда в Европе надоело засилье американского «Боинга», они объединились и создали свою компанию. Попроектировали и доложили правительству, что 70 процентов агрегатов придется брать или у Америки, или в других странах. При этом взяли на себя обязательство из самолета в самолет менять купленное оборудование на свое. Меня удивляет одно слово, которое сейчас широко используют некоторые руководители. Я всю жизнь считал, что самолеты проектируют, а их, оказываемся, интегрируют. То есть по авторскому заказывают одному крыло, другому — фюзеляж, третьему — силовую установку, пилотажно-навигационный комплекс, потом все складывают, запускают в серийное производство и получают машину. Имею смелость заявить, что такой подход ни к чему хорошему не приведет.

ОТСТАТЬ НАВСЕГДА

Рубен ЕСАЯН,
*летчик-испытатель, заместитель
генерального директора — начальник
летно-испытательного центра
ФГУП «ГосНИИ ГА»*

С 2001 до 2008 года я проводил все испытания самолета Ту-334 вместе с летчиками фирмы во всех возможных климатических условиях, в том числе выполняя взлеты с имитацией отказа двигателя. Машина полностью подтвердила свои характеристики, существенно превышающие ТТХ Ту-134.

По подсчетам нашего института, только для гражданской авиации до 2020 года нужно было произвести около 100 машин. Не говоря о том, что в свое время ВВС взамен Ту-134 хотели иметь 19 таких штабных самолетов для округа. Было крайне удивительно, что такую машину поставили к забору и стали клеить. Утверждалось, что Ту-334 устаревшей конструкции, хотя этот самолет по своим взлетно-посадочным характеристикам значительно превосходит «Суперджет». Ту-334 заходит на посадку на меньшей скорости с большим весом. А это, сами понимаете, безопасность.

Я проводил испытания Ил-114-100 в Ташкенте в 1999 году. В самых тяжелых условиях было подтверждено, что самолет получился великолепный.

Сегодня создается общественное мнение, согласно которому мы настолько отстали, что ни на что не годны. Летом ко мне обратился тележурналист с просьбой поговорить о нашей авиации. Молодой мальчик рассуждал об авиации с легкостью необыкновенной. Как человек, который купил билет на автобус — сел на одной остановке, на второй сошел. Был Советский Союз, были Соединенные Штаты, была Европа. Восточная Европа летала на наших самолетах, Западная — на «Боингах». И тем не менее пять стран Европы объединились для того, чтобы создать «Эйрбас». Они поняли, что технологически отстанут навсегда, если у них не будет авиации, поскольку последняя — это все. Страна, которая не развивает свою авиацию, навсегда может отстать технологически и технически от всего мира.

ПРАВДУ НЕ СООБЩАЮТ

Владимир ДМИТРИЕВ,
*директор ЦАГИ им. Жуковского (1998–2006),
заместитель председателя ВПК (2006–2008),
доктор технических наук, профессор*

Если в Советском Союзе мы строили десятки типов самолетов, то сегодня делаем всего-навсего три — «Суперджет», МС-21 и Т-50, который проходит летные испытания. «Суперджет» должен быть в эксплуатации в 2008 году, при этом президент ОАК Михаил Пogosян обещал все сделать за счет внебюджетных средств. В итоге «Суперджет» появился в 2011-м и на него потрачено от трех до пяти миллиардов долларов. За эти деньги можно построить самолет не на 75 мест, а на 200. По всем характеристикам «Суперджет» уступает и Ту-334, и Ан-148, и Ан-158. Но правду никто не говорит. Пogosян задал ресурс в 70 тысяч летных часов, но машина имеет только десять тысяч.

Далее МС-21. Вместо того чтобы взять наши двигатели ПД-14, которые делают в Перми, опять берем все импортное. Раньше говорили, что МС-21 должен войти в эксплуатацию в 2015 году. Сегодня Дмитрий Рогозин называет уже 2018-й. К этому времени США и Европа выпустят Boeing-737MAX и Airbus A320neo. И они займут весь рынок. Зачем тогда строить этот самолет?

Сегодня в гражданской авиации 85–90 процентов пассажиров перевозятся на западных машинах. Высшее руководство страны все время говорит о необходимости развивать наши самолеты. По летно-техническим характеристикам Ил-96-300, Ту-204 и Ту-214 ничем не уступают западным машинам. В частности, Ту-204 на 212 пассажиров в Советском Союзе стоил 25 миллионов долларов. «Суперджет» на 75 человек стоит 35 миллионов долларов. Потому что 85 процентов комплектующих — западные.

Неправда, что наши самолеты уступают западным. «Бомбардье», которые хотят сейчас взять, — это машины каменного века. Если что сегодня и следует делать в первую очередь, то запустить наши серийные машины — Ту-334, Ту-204, Ил-96. И далее на этой основе возрождать нашу авиационную промышленность. Если мы хотим выйти на мировой рынок, в первую очередь действительно нужно летать на своих машинах.

В Советском Союзе мы вкладывали в науку примерно два процента ВВП. Уже при уровне полтора процента наука начинает подниматься. А в последнее время в нашей стране уровень финансирования науки составил порядка 0,3–0,6 процента. То, что сделал не так давно глава Минобрнауки Дмитрий Ливанов, означает конец РАН. На чем будет базироваться инновационное развитие страны?

Правду об авиации сегодня практически никто не говорит. Летает «Суперджет», и никто не знает, какие у него реальные характеристики. А если сказать честно, то машина просто не получается. Об этом тоже все молчат. Конечно, ее будут доводить и это правильно: на новых машинах всегда есть определенные недостатки, но в целом «Суперджет», на который ухнули три — пять миллиардов долларов, не получился.

Согласен с тем, что для возрождения нашей авиационной промышленности надо прежде всего организовать соответствующее министерство. В СССР в таком министерстве в среднем работали от 1000 до 1500 человек. Сегодня нашей авиационной промышленностью управляют 35 человек. Об уровне компетентности этих людей я просто молчу. И, конечно, самое главное — надо поддержать нашу авиационную науку — ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ.

АВИАПРОМ ЖИВ

Сергей НАКРОПИН,
*директор Департамента по взаимодействию
с государственными органами ОАК*

Правильно сказано: правду об авиапроме не говорит никто. И здесь тоже мы ее не услышали. Первое. Что касается иностранных комплектующих. Недавно Комитеты Госдумы по промышленности и обороне провели совместное совещание по поводу производства материалов и комплектующих для ракетно-космической и авиационной промышленности. Только за последний год было создано или восстановлено 50 технологий производства авиационных комплектующих и материалов, а утрачено 100. Заводы, которые выпускают продукцию оборонной промышленности, выпускают и на их месте строятся торговые центры. Конечный производитель о том, что определенные материалы и комплектующие перестают выпускаться, предупреждается за три дня до закрытия завода, а ночью срезается оборудование. А для того чтобы заменить комплектующие и материалы, нужно проводить соответствующие испытания, которые стоят денег.

ОАК производит те самолеты, которые у нас заказывают. И, к сожалению, фонд «Народный самолет Ту-334-100» ни одного самолета у нас не заказал. Понятно, что фонд — это финансовая

организация и если у него есть три заказа на 30 самолетов, он может выступить в качестве интегратора проекта Ту-334. Пожариста, пусть он возьмет авансы со своих контрагентов и для начала выкупит у украинских заводов оснастку для Ту-334 и предоставит ее нам. Тогда КАПО будет готово выполнить такой заказ. Конечно, мы разделяем общую озабоченность состоянием авиационной промышленности. Но, к сожалению, никаких конструктивных предложений здесь пока не прозвучало.

Иностранные самолеты имеют перед отечественными преимущество, в первую очередь в цене. Существует положение, по которому иностранные самолеты, зарегистрированные в офшорных зонах, ввозятся в нашу страну по временной схеме без пошлины и даже без НДС. Таким образом, иностранный самолет при прочих равных условиях имеет 38 процентов преимущества в цене перед отечественным. В настоящий момент в федеральных органах исполнительной власти рассматривается вопрос о продлении этой льготы. И вот тут авиационная общественность могла бы нам помочь.

Сегодня в производстве на заводах ОАК находятся следующие отечественные гражданские самолеты: Ту-204, Ту-214, Ил-96, «Суперджет 100», Ан-148, Бе-200. В 2008-м компания передала заказчикам 53 машины, в 2009-м — 95, в 2010-м — 74, в 2011-м — 102, в 2012-м — 104. В прошлом году мы сделали 22 гражданских самолета.

В настоящий момент на заводах корпорации производится 14 типов самолетов, модернизируется еще три. Разрабатывается в КБ и находится в предпроектной стадии восемь типов самолетов. Не знаю, какая из авиастроительных компаний мира может одновременно тянуть столько программ. За время существования корпорации производительность труда на заводах компании увеличилась в два раза, зарплата — в три. Если в 2011 году доля продукции гражданского назначения была девять процентов в общем объеме выручки корпорации, то в ближайших планах к 2015-му выйти на уровень 22 процента, а к 2025-му — на такой уровень, чтобы порядка половины выручки корпорации составляла гражданская продукция. То есть цели ОАК в том, чтобы всемерно развивать именно гражданский сегмент. Кроме всего прочего, корпорация занимается масштабной реструктуризацией действующего производственного цикла.

От политики создания заводов полного цикла переходят к формированию индустриальной модели, которая связана с созданием центром компетенции специализаций отдельных производств и выделением сборочных производств, специализированных на отдельных заводах.

В планах корпорации в соответствии с ее стратегией начиная с 2013-го масштабно увеличивать объемы продукции и выйти к 2025 году на объем 337 самолетов, в том числе 200 гражданских. Что касается числа людей, работающих в нашей корпорации, то в соответствии с планами по набору персонала за 10 лет будет удовлетворена на наших заводах и в конструкторских бюро потребность в специалистах и рабочих. По расчетам, у нас будут работать 100 тысяч человек. То есть ежегодно будет набираться по 10 тысяч человек. Поэтому хочу сказать, что слухи о смерти авиационной промышленности и плач об этом несколько преждевременны.

ОРИЕНТИРОВАТЬСЯ НА РЕЗУЛЬТАТ

Людмила РОСТОВЦЕВА,
*заместитель директора Департамента
авиационной промышленности
Минпромторга РФ*

Авиационная промышленность действительно не развивается без государственной поддержки. В декабре прошлого года правительство приняло государственную программу «Развитие авиационной промышленности на период 2013–2015 годов». В ней определены основные приоритеты, цели, которые стоят перед промышленностью до 2025-го.

Если в 2002 году на поддержку отрасли в рамках ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники» было направлено порядка трех миллиардов рублей, то в 2012-м эта цифра уже превысила 86 миллиардов — почти тридцатикратный размер увеличения этой поддержки. Ранее эта поддержка была направлена в основном на стабилизацию финансово-экономического положения предприятий, финансирование ОКР, создание и становление продуктового ряда, техническое перевооружение и реконструкцию предприятий. Сейчас в рамках госпрограммы определяются и другие меры господдержки, направленные на стимулирование спроса и расширение продуктового ряда и создание научно-технического задела в отрасли. То есть мы в первую очередь будем сосредотачивать усилия и ориентироваться на результаты.

Для определения перспектив авиационной науки на 30–40 лет вперед, учета взаимосвязи с межотраслевыми областями знаний сейчас создан НИЦ «Институт имени Н. Е. Жуковского».

Основные обсуждения и согласования проекта указа президента прошли, мы предполагаем, что уже этой осенью рассмотрение этого законопроекта будет вынесено в Государственную думу.

В настоящее время существует целый ряд инструментов, которые позволяют нашим корпорациям использовать государственную поддержку. Я говорю в первую очередь о тех проектах, которые осуществляются в области гражданского направления. Это целый ряд субсидий, направленных на техперевооружение, лизинг воздушных судов, создание инновационных и инвестиционных проектов. Достаточно большой объем занимают взносы в уставные капиталы наших организаций, которые связаны с производством гражданских воздушных судов и поддержкой реструктуризации этих предприятий.

Субсидии в первую очередь направлены на обеспечение наших компаний более длинными и дешевыми деньгами. Мы работаем над тем, чтобы включить в механизмы новые методы, формы, которые обеспечат нас доступными и дешевыми деньгами.

За прошлый год объединенной авиастроительной корпорацией произведено 20 гражданских самолетов: 12 «Суперджет», два Ту-214, четыре Ан-148 и два Ил-96. При этом поставлено 22 единицы. Подчеркну, что производство этих воздушных судов во многом зависит еще и от спроса со стороны наших авиакомпаний. Для увеличения серийности этих воздушных судов и поддержания спроса на них необходимо создать конкурентные условия для вывода этих воздушных судов на рынок.

Одной из новых мер, которая должна помочь решить проблему увеличения серийности, является консолидированный государственный заказ. Предполагается поставить более 130 самолетов и 330 вертолетов гражданского и двойного назначения. Это те воздушные суда, которые сейчас находятся в производстве.

Мы должны строить не только хорошие по техническим характеристикам воздушные суда, но и такие, которые позволяли бы нашим авиакомпаниям зарабатывать на них, иметь сопоставимые цены с иностранными воздушными судами. В условиях вступления России в ВТО мы ограничены в инструментах, которые можем использовать в отношении гражданской техники. Но и, наоборот, действительно стоит подумать о создании предпочтений на маршрутных сетях, по обслуживанию в аэропортах наших воздушных судов, посмотреть, какие инструменты здесь мы можем использовать.

В конце этого года заканчивается срок действия временного ввоза для иностранных воздушных судов. То есть сейчас на территории Таможенного союза воздушные суда иностранного производства, ввезенные до 31 декабря текущего года и используемые еще в течение пяти лет, импортируются сюда беспошлинно и без обложения НДС. Рассматривается вопрос о необходимости и сроках, на которые возможно еще продление этой льготы.

Безусловно, важным элементом является послепродажное обслуживание. Это традиционно очень место нашей авиационной техники. И этому мы уделяем особое серьезное внимание. Государство готово активно финансировать развитие сетей послепродажного обслуживания, но эта поддержка будет осуществляться в том случае, если мероприятия станут носить системный характер. И мы работаем над этим.