

Закат авиационной державы вручную

Источник: <https://versia.ru/minpromtorg-pri-manturove-kazhetsya-skoree-razvalit-aviaprom-okonchatelno-chem-priznaet-provaly-svoix-proektov>



Ранее, в материале «ПослеМАКСие», было отмечено фактическое отсутствие на последнем международном авиакосмическом салоне в Жуковском успешных российских проектов в области авиации. Само это мероприятие, ставшее своеобразной «визитной

карточкой» российского авиапрома, на наш взгляд, потеряло своё прежнее профессиональное лицо, превратившись в обыкновенное шоу для обывателей. Зрелища народу, конечно же, нужны, но хочется понять – есть ли будущее у российской авиации. Ответить на этот вопрос можно, сделав попытку изучить материалы Минпромторга, регламентирующие авиационное направление.

История развала

В самом начале января 2013 года президент страны **Владимир Путин** направил премьер-министру **Дмитрию Медведеву** поручение с просьбой рассмотреть материалы проверки, проведённой КРУ Президента РФ, и учесть их при доработке мероприятий государственной программы развития авиационной промышленности. В поручении президент делает акцент на необходимость первоочередного обеспечения рынка авиaperевозок воздушными судами российского производства. К поручению глава государства прикладывает материал проверки, который мы попытаемся проанализировать. Отдельно отметим, что на момент проверки **Денис Мантуров** уже занимал должность торгово-промышленного министра, а в самом министерстве он работал с 11.09.2007 года. Из материалов проверки следует, что с 2001 года в стране действует федеральная программа «Развития гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2025 года», которая предусматривала запуск в производство 17 новых типов самолётов, 9 вертолётов и 18 двигателей. За десять лет (на момент проверки КРУ) программа корректировалась 6 раз. При этом, финансирование мероприятий увеличилось на 66,1 млрд. рублей и к 2012 году составило 207,5 млрд. рублей. Кроме того, в период 2007 – 2012 годов в виде взносов в уставной капитал ОАК (Объединённая авиастроительная корпорация) было выделено 247 млрд. рублей. Итого, по данным президентского КРУ, в период до 2012 года только на гражданский сегмент авиапрома было выделено 454,5 млрд. рублей.

При планируемых и уже реализованных затратах в размере более 742 млрд. рублей, мы наблюдаем в небе России полное стратегическое превосходство самолётов иностранного производства. Если прибавить сюда средства выделенные на предыдущую программу, то получается вообще «сказочная» цифра – более 1 триллиона 196 миллиардов рублей. Но где же российские самолёты? Кроме печально известного Superjet-100 и недоделанного MC-21 мы ничего не наблюдаем. В вертолётостроении тоже – одни советские разработки.

Гора родила мышь

В записке констатируется, что: «Практически при полном освоении выделенных средств определённые Программой цели не достигнуты». Мы не будем перечислять, что не было выполнено при огромном финансировании в размере 454,5 млрд. рублей. Показательно то, что по итогам 2011 года, крупнейшие авиапроизводители умудрились показать убытки в совокупности на 5,8 млрд. рублей. Надо вдуматься в эти цифры: получается, что 454,5 млрд. рублей не перешли в товарное качество, а следовательно, на материалы и прочее затрат не было, но при этом у ряда предприятий появились ещё и убытки! Такого поистине нет ни в одной стране мира. Предположим, весь этот срок предприятия ничего не делали на выделенные средства. В принципе, при уровне зарплат на предприятиях и «поредевшей армии бойцов» авиапрома выделенных средств хватило бы на выплаты зарплат с лихвой! Но откуда убытки?!

Это косвенный показатель того, что в отрасли воруют... и воруют, надо думать, не по-детски. А это уже вопрос к руководству министерства и головных отраслевых топов, к назначению которых Минпромторг имеет прямое отношение. Не может же простой работяга растащить такие огромные финансовые ресурсы.

Показательный пример, отражённый в записке, – производство двигателя SaM-146 для печально известного самолёта SSJ-100. В материалах КРУ говорится, что производство каждого двигателя приносит убытки в размере 40 млн. рублей. Поскольку российская доля в нём составляет всего лишь 12%, следовательно, из этих 40 млн. рублей, дотируемых из бюджета, 35,2 млн. рублей, по состоянию на 2013 год, уходило во Францию, так как этот двигатель производится на 88% французской компанией Safran Aircraft Engines (ранее - SNECMA). И это только если считать дотацию, но ведь и сам двигатель тоже что-то стоит?! Таким образом, можно свидетельствовать, что российский бюджет очень активно поддерживает французского производителя двигателей.

То же и с «никому не нужным» по [словам](#) главы федерального собрания РФ **Валентины Матвиенко**, гордостью российского авиапрома – самолётом SSJ-100, который более чем на 80% состоит из западной комплектации. Проблему с этим самолётом в сентябре 2019 года [признал](#) и **Юрий Борисов**, зампреда правительства, курирующий авиационное направление, который отметил его неконкурентоспособность.

Таким образом, на основании проверки КРУ можно заявить, что разработанная и курируемая Минпромторгом программа «развития» превратилась в программу «развала» отечественного авиапрома.

Но что дальше? Времени с 2013 года прошло достаточно...

Минпромторг «рулит» авиапромом

Из тех же материалов КРУ, можно сделать вывод, что президент очень доверчивый человек, в противном случае он не поручил бы своим Указом № 596 от 07.05.2012 года разработку новой программы мантуровскому министерству.

Уже на стадии разработки новой государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», президентское КРУ отмечало не высокое качество подготовки проекта, но, несмотря на замечания, эту программу удалось «протащить» и она была одобрена Правительством РФ 23.11.2012 года.

Сомнительный результат этой минпромторговской авиационной программы посетители МАКС-2019 [могли лицезреть](#) этим летом. Неудивительно, что придворные аналитики теперь учитывают не новую технику, воплощённую в «металле», а так называемый «деловой потенциал»: то есть количество встреч, так называемые «мягкие контракты» (этот термин наталкивает на мысль, что не иначе, как подписывают их на туалетной бумаге, чтобы обеспечить, таким образом, понятие мягкости) и прочие инсинуации, дабы завуалировать полнейший развал в отрасли.

Чтобы понять закономерности исхода минпромторговской программы, достаточно с ней ознакомиться. Как оказалось, эта программа «жива» до сих пор. 29 марта 2019 года Дмитрий Медведев подписал [постановление](#) Правительства РФ № 376, утверждающее очередные изменения в программу «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».

Изменения эти изложены деятелями из Минпромторга на 116 листах. Очевидно, что никто не то чтобы разбираться в них, но даже изучать такое количество текста не будет.



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 29 марта 2019 г. № 376

МОСКВА

**О внесении изменений в постановление Правительства
Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303**

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности на 2013 - 2025 годы" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 19, ст. 2413; 2017, № 15, ст. 2213; 2018, № 15, ст. 2120).

2. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации разместить государственную программу Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности" с изменениями, утвержденными настоящим постановлением, на своем официальном сайте, а также на портале государственных программ Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в 2-недельный срок со дня официального опубликования настоящего постановления.

Председатель Правительства
Российской Федерации



Д. Медведев

Но мы всё же потратили время на более-менее подробное рассмотрение этого «эпохального труда».

Первым и, видимо, самым важным изменением явилось исключение слов «на 2013-2025 годы» из наименования программы, хотя далее по тексту этапы делятся именно

до 2025 года. Что это – невнимательное чтение материала или заготовка под «долгоиграйку»?

Примечательно, что никаких новых типов авиационной техники мы в уточнениях не нашли. Разве что на 16 страницах (из 116-ти) встречались кое-какие наименования самолётов, вертолётов и двигателей. Упоминание о технике, как стало понятно, это не суть программы.

Суть программы, на наш взгляд, – это возможность потратить огромные бюджетные средства при мнимых результатах.

Нет смысла подробно рассматривать это узаконенное Постановлением Правительства РФ словоблудие. Чтобы понять смысл документа, достаточно обычными «мазками» показать его полную абсурдность.

Итак, объём бюджетных ассигнований нешуточный – 742.237.379,10 тыс. рублей (стр. 3). Умиляет то, что в условиях нестабильного рубля Минпромторг сумел подсчитать необходимые средства с точностью до ста рублей! Но главное не это, главное – что при планируемых (и уже реализованных) затратах в размере более 742 млрд. рублей мы наблюдаем в небе России полное стратегическое превосходство самолётов иностранного производства. Если прибавить сюда средства, выделенные на предыдущую программу, то получается вообще «сказочная» цифра – более 1 триллиона 196 миллиардов рублей. Но где же российские самолёты? Кроме печально известного Superjet-100 и недоделанного MC-21, мы ничего не наблюдаем. В вертолётостроении тоже – одни советские разработки.

При этом, как [утверждал](#) Сергей Чемезов на встрече с Владимиром Путиным, одному только ОАК необходимо более 300 млрд. рублей.

При таком подходе, скоро, видимо, даже в платёжках для населения по ЖКХ придётся отдельной строкой указывать пункт – на «развитие российской авиации». А как по-другому? Ведь, в конечном итоге, министр Мантуров тратит не свои личные деньги, а государственный бюджет.

Но подобные факты нельзя отражать в программе и, поэтому специалисты из Минпромторга в подразделе «Ожидаемые результаты Программы» (стр. 4) указывают – сохранение статуса Российской Федерации, как мировой авиационной державы. Хороша «державка», если от её новейшего самолёта, можно сказать «гордости российского авиапрома» [отказываются](#) последние иностранные эксплуатанты! В этом же месте указано, что результатом реализации программы должно стать обеспечение потребностей Российской Федерации в гражданских воздушных судах в значительной степени от отечественных производителей – это даже не смешно, в нынешних условиях это нерешаемая задача.

Тут же написано об обеспечении значительного вклада авиационной промышленности в валовый внутренний продукт страны. Но, судя по известной просьбе Сергея Чемезова, пока от авиапрома мы имеем только огромную долговую нагрузку на российский бюджет.

А пассаж о «гарантии значительного числа высококвалифицированных рабочих мест» вообще не выдерживает критики на фоне [сообщений](#) о сокращениях на различных авиапредприятиях страны.

Нельзя отказать в находчивости минпромторговким «сказочникам». Зная, что нашим гражданским машинам дорога на внешний рынок [фактически закрыта](#) (особенно после фактического провала с программой Superjet-100), в уточнениях сказано, что реализация программы приведёт к осуществлению «выхода на мировой рынок финальных интеграторов, интеграторов 1-го уровня, а также поставщиков 2-4-го уровней в основных сегментах авиастроения»... при этом, что будут продавать там эти неназванные интеграторы из программы, непонятно.

Похоже, что Дмитрий Медведев утверждал этот откровенный бред, даже не удосужившись его прочитать. Честно сказать, мы делали над собой огромное усилие, чтобы не то, что подробно изучить, но хотя бы более-менее внимательно просмотреть все 116 страниц этого сомнительного, на наш взгляд, документа. Неудивительно, что авиации в России фактически нет, это общее мнение пока ещё осторожно высказывается только в среде специалистов, правда уже сейчас оно хоть и не категорично, но звучит в публичных комментариях различных экспертов.

О том, как выглядели программы развития авиации в нормальной стране

Анализируя нынешние минпромторговские программные «труды» в авиационной области, нелишне вспомнить опыт СССР. Ведь именно во времена СССР создавалась база всего российского авиапрома.



С О В Е Т М И Н И С Т Р О В С С С Р

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 632-260сс

от 22 марта 1946 г. Москва, Кремль.

О перевооружении военно-воздушных сил, истреби-
тельной авиации ПВО и авиации военно-морских
сил на современные самолеты отечественного
производства

В целях повышения боевой готовности Военно-воздушных сил, истребительной авиации ПВО и авиации Военно-морских сил, Совет Министров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Перевооружить в 1946 году все истребительные авиадивизионы истребительные авиаполки, входящие в состав смешанных авиадивизионов, имеющие на вооружении иностранные и устаревшие отечественные самолеты, на самолеты-истребители Як-3, Як-9 и Ла-7, в том числе:

в Военно-воздушных силах	-	5 авиадивизионов;
в истребительной авиации ПВО	-	9 авиадивизионов;
в авиации Военно-морских сил	-	9 смешанных авиадивизионов.

2. Перевооружить в 1946 году на самолеты Ил-10 вместо имеющихся самолетов Ил-2 16 штурмовых авиадивизионов, в том числе:

в военно-воздушных силах	-	14 штурмовых авиадивизионов;
в авиации Военно-морских сил	-	2 штурмовых авиадивизиона.

4 штурмовых авиадивизиона Военно-воздушных сил и 1 штурмовую авиадивизию авиации Военно-морских сил закончить перевооружением на Ил-10 к 1 июля 1947 года.

3. Перевооружить в 1946 году на самолеты Ту-2 9 авиадивизионов ближней бомбардировочной авиации Военно-воздушных сил, закончив перевооружение остальных 9 авиадивизионов Военно-воздушных сил на самолеты Ту-2 к 1 июля 1947 года.

4. Перевооружить в 1946 году на самолеты Ту-2 в разведывательном варианте вместо имеющихся самолетов Пе-2 четыре разведчи-

тельных авиаполка, выделив их в непосредственное подчинение Верховного Главнокомандования.

5. В связи с вышеизложенным планом перевооружения снять с вооружения в 1946 году и списать:

самолёты-истребители иностранных типов, в том числе:

Аэрокобра	-	2.216 самолётов
Тандерболт	-	186 самолётов
Кингкобра	-	2.344 самолёта
Киттихаук	-	1.086 самолётов
Спитфайр	-	1.139 самолётов
Харрикейн	-	421 самолёт

Итого: - 7.392 самолёта

Устаревшие типы отечественных самолётов и моторов, самолёты деревянной и смешанной конструкции, требующие капитального ремонта а также заменяемые по перевооружению, в том числе:

С а м о л ё т ы

Як-1	-	45
Як-7	-	790
Иа-5	-	1.009
Иагг-3	-	187
Як-9 деревянный	ИЕ-105-	2.038
Иа-7 деревянный	-	748
Пе-3	-	30
Ер-2	-	233
СБ-М100	-	129
ТБ-3	-	33
Пе-8	-	25
ДБ-3	-	62
Ил-2	-	3.500
УИл-2	-	350
По-2	-	1.959
Ут-2	-	721
Ил-4	-	83

Всего самолётов: 11.937

АВИАЦИОННЫЕ МОТОРЫ

М-17, М-17Ф	-	725
М-25, М-25В	-	613
АН-82 и 82Ф	-	1.300
М-87-а и б	-	271
АМ-38	-	310
Мерлин XX	-	456
Аллисон всех типов	-	2.672
Райт-Циклон всех типов	-	1.604
М-62, 63	-	275
АМ-34, РНБ	-	93
Прайт Уитней Р2800-59	-	77
Геркулес	-	16
М-100, 103, 105 РвРА	-	1.411

Всего моторов: 9.823

Списать неужные моторы, радиооборудование и запасные части к перечисленным выше самолётам и моторам.

Поручить т.т.Булганину (совин), Хруничеву, Вершинину, Тевояну и Ломако определить порядок использования снимаемых с вооружения и списываемых самолётов, моторов, их оборудования, вооружения и запасных частей к ним и принять необходимые решения.

Прекратить капитальный ремонт самолётов деревянной и смешанной конструкции.

Председатель
Совета Министров Союза ССР И.Сталин



Управляющий Делами
Совета Министров СССР Я.Чадзев

Так вот, к примеру, постановление Совета Министров СССР № 632-260сс (ныне рассекреченное) от 22.03.1946 года содержало всего **неполных три страницы**. Там не было сумм и прочего словоблудия, были только типы воздушных судов и их количество. Из него чётко ясно, что 7 392 самолёта иностранного производства

подлежат списанию, а на место их должна прийти новейшая (по тем временам) отечественная техника – самолёты Як-3, Як-9, Ла-7, Ил-10, Ту-2.

Но это дела давно минувших тоталитарных времён, когда, как хорошо известно, страна, кроме резиновых галош, ничего не выпускала.

А что можно понять их мантуровской программы? Нет, конечно, если рассматривать её как форму легализации огромных бюджетных растрат без гарантированного результата, то написана она, конечно же, гениально. Там нет конкретики, поэтому и спросить потом будет не за что.

А во времена СССР спрашивали и, очень строго. Поэтому документы готовились чёткие и недвусмысленные, на 3 страницах, а не на 116, как ныне в ведомстве Дениса Мантурова.

Непотопляемый министр

Если собрать совокупное мнение профессионалов (даже из того, что высказывается в открытой прессе), то можно сделать однозначный вывод – в российском авиапроме на сегодняшний день имеются большие проблемы, которые деньгами «залить» уже не удастся. Это промышленное направление превратилось в «бездонную бочку», в которую вливаются огромные средства без видимого результата. Понятно, что это сложная отрасль, которая во многом вынуждена опираться на государство. В России за отрасль многие годы отвечает Министерство промышленности и торговли, которое с 2012 года бессменно возглавляет Денис Мантуров.

Анализ программного документа Минпромторга в области развития российского авиапрома, проведённый нами выше, не позволяет надеяться на улучшения в отрасли. Более того, удивительно будет, если к 2025 году (до которого рассчитана программа) российский авиапром окончательно не развалится. Будет ли к этому времени на должности министра находится Денис Мантуров?

Слухи об отставке Мантурова с министерского поста ходят давно. В прошлом месяце отдел новостей нашего издания подытожил [информацию](#), полученную от различных информационных источников, близких к властным структурам. Многие эксперты, опрошенные сотрудниками нашей службы утверждали, что в ближайшее время Денис Мантуров должен оставить свой пост. Однако, несмотря на постоянно возникающие скандалы, связанные с этим министром, он не унывает и [продолжает](#) в том же духе пользоваться «благами», связанными с госслужбой.

Так в чём же секрет непотопляемости торгово-промышленного министра?

Сразу оговоримся, что всё нижесказанное относится исключительно к логическим изысканиям, базирующимся на анализе процессов и логике механизмов госфинансирования в России.

При таком подходе, скоро, видимо, даже в платёжках для населения по ЖКХ придётся отдельной строкой указывать строку – на «развитие российской авиации».

Помните фильм «Бриллиантовая рука»? В страшном сне, прохиндею Гене Козлодоеву снится крылатая фраза: «Чтоб ты жил на одну зарплату!». Судя по тому, что происходит в современной России, когда у чиновников буквально [«выгружают»](#) из квартир огромные состояния, точно такая же фраза может «мучить» их по ночам. Но всё равно, «бриллиантовые руки» российских чиновников тянутся в бюджетные закрома родины. Ведь формально чиновник - это не бизнесмен, а страж, ну или распределитель у «бюджетного корыта». Если быть более точным, то функции распределены следующим образом – одни чиновники должны сторожить бюджет, другие занимаются его распределением. А вот необоснованные траты, по логике вещей, происходят именно тогда, когда между теми, кто по должности должен сторожить и теми, кто тратит, возникает симбиоз. Но, вернёмся к Матурову. Как известно, Денис Валентинович, по праву [занимает](#) «достойное» место среди самых богатых российских чиновников. С 2007 года Мантуров на госслужбе (если быть более точным, то можно считать период с 2001 года, когда он сначала занимал должность во ФГУП «Госинкор», а потом возглавил ОПК «Оборонпром», так как эта компания всегда считалась государственной). Люди, которые знали Дениса Валентиновича лично, утверждают, что особых успехов в бизнесе у него не наблюдалось. Следовательно, можно сделать предположение, что своё состояние Денис Мантуров сформировал во время нахождения на госслужбе. Он не один такой, но что позволяет Мантурову не нести ответственность за промышленный развал в стране, в том числе и в авиапроме?

Оказывается, всё очень просто, дело в том, что по должности Денис Мантуров через Минпромторг распределяет львиную долю промышленного финансирования, а, следовательно, через его руки проходят огромные средства, от которых гипотетически может зависеть благосостояние того или иного коллеги или, скажем, их детей и родственников. Как известно, детей и родственников имеют также и [чиновники силового блока](#), которые по должности должны охранять бюджет» и не имеют к нему прямого доступа. Далее продолжать не стоит, любой грамотный читатель сам догадается, почему многочисленные эксперты, которые предрекают скорую отставку Дениса Валентиновича, сильно ошибаются...

Быть уверенным можно только в одном: если Денис Мантуров и его Минпромторг в нынешнем виде просуществуют до 2025 года, то, скорее всего, итогом государственной программы «Развитие авиационной промышленности» будет полный развал этой самой промышленности.

Сергей Кокорин

Опубликовано: 13.11.2019 18:10

Отредактировано: 13.11.2019 18:10