

Проблемы авиапрома и авиации в России

Работу выполнили
Студентки МИО-308Бк
Крыжановская Полина
Московкина Полина
Толубаева Мария

Яндекс

Проблемы авиапрома и авиации в России 2005



Найти

Поиск

Картинки

Видео

Карты

Маркет

Новости

ТВ онлайн

Музыка

Ещё

🔍 Проблемы авиапрома Основные проблемы... ✓

[newreferat.com](#) > [ref-3-4.html](#) ▼

Основные **проблемы** **российского авиапрома** обозначены четко ... Третий вопрос — производство приборов для **авиации**. Большой **проблемой** с 1 января **2005** ... **Россия** может принять участие как в инжиниринге проектов, так и в производстве и поставке комплектующих частей. [Читать ещё >](#)

Нашлось 105 млн ре:

[Дать объявление](#)

🔍 У **российского авиапрома** большие проблемы ✓

[pravda.ru](#) > [economics...aviation/08-07-2013...avia-0/](#) ▼

Читайте также: **Российский авиапром** должен возродиться. ... Читайте также: Таможенные льготы убивают **авиапром России**. ... В ближайшие два дня многие могут испытать **проблемы** с выходом во всемирную паутину. [Читать ещё >](#)

🔍 Проблемы авиапрома в России на современном этапе ✓

[cyberleninka.ru](#) > [article...problemmy-aviaproma...rossii...](#) ▼

Актуальные **проблемы авиации** и космонавтики. ... Текст научной работы на тему «**Проблемы авиапрома в России** на современном этапе». ... «**Россию** ожидает модернизация производства в **авиапроме** и области комического ракетостроения» - говорит В. В. Путин. И такие высказывания можно услышать от... [Читать ещё >](#)

🔍 Российская авиационная промышленность: проблемы... ✓

[cyberleninka.ru](#) > [article/n/rossiyskaya...problemmy-i...](#) ▼

Российская авиационная промышленность: проблемы и пути развития Текст ... **России** принадлежит 20-25 процентов мировых объемов продаж военных ... Чтобы авиакомпания активнее покупали у предприятий **российского авиапрома** новые машины, Минтранс будет теперь настаивать на отказе от практики... [Читать ещё >](#)

2005 год

Объединение авиапрома: вопросов больше чем ответов

Валерий ЕЛИСАВЕТСКИЙ



Достижение конкурентоспособности промышленных отраслей России на мировых рынках является важнейшим шагом в интересах перехода к «несырьевой» модели экономического роста страны. Одной из таких отраслей является авиационная промышленность. Уже почти 10 лет ее пытаются реформировать, однако все попытки заканчиваются крахом. Недавно этот вопрос рассматривался на самом высоком уровне – на Госсовете было принято решение об организации Объединенной (или Единой) национальной авиастроительной компании (см. «Взлёт» №3/2005, стр. 4). Однако за бортом разработанной в правительстве концепции ее образования осталось много животрепещущих проблем. В прошлом номере (см. статью «Спасет ли наш авиапром ЕНАК?», «Взлёт» №3/2005, стр. 30–33) мы рассмотрели исторические предпосылки и некоторые организационно-политические аспекты грядущего объединения российской авиапромышленности, пообещав продолжить обсуждение темы.

14 марта в Торгово-промышленной палате России под председательством ее президента Евгения Примакова состоялся «круглый стол», посвященный перспективам развития авиационно-космического комплекса страны в 2005 г. и на период до 2010 г., собравший представителей отрасли. Поблизил на нем и наш корреспондент, который делится с

Компьютеры и Интернет	
Кулинария	
Культурология	
Литературоведение	
Математика	
Медицина	
Научная литература - прочее	
Обществознание	
Педагогика	
Политика	
Психология	
Религиоведение	
Сад и огород	
Самосовершенствование	
Сделай сам	
Спорт	
Технические науки	
Транспорт и авиация	
Учебники	
Физика	
Философия	
Химия	
Хиромантия	

14 марта в Торгово-промышленной палате России под председательством ее президента Евгения Примакова состоялся «круглый стол», посвященный перспективам развития авиационно-космического комплекса страны в 2005 г. и на период до 2010 г., собравший многих руководителей отрасли. Открывая «круглый стол», председательствующий Евгений Примаков отметил, что очередная встреча в стенах Торгово-промышленной палаты очень своевременна, так как проходит вслед за решением о создании объединенной авиастроительной компании, принятом президентом России Владимиром Путиным. «Значение этого решения, — сказал Е. Примаков, — трудно переоценить, так как речь идет о сохранении России на мировом рынке самолетостроения». Это решение, по мнению Примакова, позволит России остаться в первой пятерке стран — производителей гражданских самолетов на мировом рынке.

Наиболее развернуто выступил на «круглом столе» один из «отцов» создания ОАК — руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. Он с горечью заявил о том, что доля продукции отечественной авиационной промышленности России на международном рынке упала с 25% практически до нуля. «Мы еще контролируем пока 25% мирового рынка военной авиации и около 30% рынка вертолетов. Однако уже сегодня в конкуренцию с отечественным авиапромом вступили такие гиганты, как «Боинг» в США, «Эрбас» в объединенной Европе, «Эмбрайер» в Латинской Америке». Создание ОАК позволит решить ряд трудных проблем, в частности, разрушить конкуренцию отечественных предприятий на внешнем рынке. На внутреннем ни «Сухой», ни «МиГ» никогда не были конкурентами, поскольку первые делали тяжелые истребители, а вторые легкие. Но на внешнем рынке они вдруг начали соперничать друг с другом.

2007 год

30.05.2007 06:00

Рубрика: Экономика



Летать или не летать?

Гражданский авиационный комплекс: состояние, проблемы, задачи законодательного регулирования

Текст: Сергей Миронов (председатель
Совета Федерации Федерального
Собрания Российской Федерации)

Российская газета - Федеральный выпуск
№4376 (0)

В нашей стране с ее огромной территорией, гигантскими расстояниями между деловыми и культурными центрами регионов особую роль играет гражданская авиация. Без преувеличения можно сказать, что ее состояние имеет большое значение не только для эффективности экономики, но и для обеспечения реального единства государства, которое во многом определяется наличием единой системы интересов, хозяйственных и просто человеческих связей всех регионов России.

Авиация и конкуренция

Сегодня гражданская авиация ежегодно увеличивает объемы авиаперевозок в среднем на 10 процентов. Это значительно выше

Одна из основных проблем гражданской авиации - состояние парка воздушных судов. Эксплуатируемая техника не соответствует ни экономическим, ни техническим требованиям сегодняшнего дня. Парк гражданской авиации России является одним из самых устаревших среди развитых стран мира. Ежегодно из его состава выбывают в среднем 115 самолетов, а пополнение новой техникой ничтожно мало. С начала 1990-х годов, более чем за 15 лет, российская авиационная промышленность выпустила всего 36 воздушных судов 1 - 3-го классов. Российские авиационные предприятия работают в условиях крайне низкой загрузки производственных мощностей - по оптимистическим оценкам, около 30%. При таких объемах производства окупить даже простое воспроизводство своей технической базы для предприятий крайне сложно.

А осуществить необходимую модернизацию производства и увеличить пополнение парка воздушных судов новыми самолетами для отечественных авиазаводов, если они будут оставлены на произвол рыночных сил, экономически невозможно. Ключевая роль в решении этой задачи должна принадлежать государству.

В отсутствие активной и комплексной поддержки отрасли со стороны государства транспортные компании пытаются найти простое и, казалось бы, очевидное решение этой сложнейшей проблемы. Таким решением стала достаточно широкая закупка воздушных судов иностранного производства.

2010 год

Как разрушается российский авиапром

ЭКОНОМИКА » ПРОИЗВОДСТВО » АВИАЦИЯ 

РФ производит два десятка гражданских самолетов в год. Авиаотрасль спасают военные заказы. При этом гражданское авиастроение как таковое находится в состоянии комы. Программа "Суперджет-100" себя не оправдала — эти пассажирские самолеты практически не продаются за рубеж, а российские перевозчики покупают машину только потому, что "так надо".

На минувшей неделе у президента обсуждалась ситуация в "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК). Именно эта корпорация, созданная в 2006 году, де-факто контролирует всю российскую авиастроительную отрасль. Но за семь лет прорыва не произошло.

В сегменте пассажирского самолетостроения ОАК производит самолеты Ил-96, Ту-204/214, Ан-148 и Sukhoi SuperJet-100. Но все выпускается поштучно, а потому обходится такое производство дорого, изделия зачастую не отвечают заявленным параметрам. Так и не запущено серийное производство прошедшего все испытания и сертифицированного дальнемагистрального лайнера Ту-204-300. Прекращено серийное производство модифицированных и традиционно сверхнадежных машин типа Ил-76 и Ил-86. В год собирается по паре единиц Ан,

РФ производит два десятка гражданских самолетов в год. Авиаотрасль спасают военные заказы. При этом гражданское авиастроение как таковое находится в состоянии комы. Программа "Суперджет-100" себя не оправдала — эти пассажирские самолеты практически не продаются за рубеж, а российские перевозчики покупают машину только потому, что "так надо".

В сегменте пассажирского самолетостроения ОАК производит самолеты Ил-96, Ту-204/214, Ан-148 и Sukhoi SuperJet-100. Но все выпускается поштучно, а потому обходится такое производство дорого, изделия зачастую не отвечают заявленным параметрам. Так и не запущено серийное производство прошедшего все испытания и сертифицированного дальнемагистрального лайнера Ту-204-300. Прекращено серийное производство модифицированных и традиционно сверхнадежных машин типа Ил-76 и Ил-86. В год собирается по паре единиц Ан, да и то скорее вопреки желанию руководства ОАК.

2011 год

Проектное государство

Портал общественных действий по развитию страны

- [Примите участие в проекте](#)
- [Создайте свой проект](#)

[Поиск по сайту](#)

[Карта сайта](#)

[Главная страница](#)

[Список проектов](#)

[Проектные сессии](#)

[Руководство](#)

[Общество развития](#)

[Методология](#)

[Материалы](#)

[Движение развития](#)

[Публикации](#)



Юрий Крупнов
рекомендует

com/roslenkostroma.

[Подробнее](#)

От первого лица

Упадок отечественного авиапрома. На чем летать будем?

[Версия для печати](#)

01.10.2011 | Автор: [Александр Палагин](#)



Отечественная авиация входит в XXI век в состоянии глубокой депрессии, которая в первую очередь выражается в исчезновении отечественной инженерной прослойки авиаконструкторов. Ушли те времена, когда имена лучших авиаторов - Туполева, Яковлева, Ильюшина, Миля, Камова - ходили на слуху у всей страны. Многие видные конструкторские бюро (КБ) приходят в упадок или влачат жалкое существование. Закрылись многие летные училища, а те, что остались, выпускают неподготовленных летчиков. Наконец отечественный авиапарк гражданской

авиации с советских времен до последнего времени почти не обновлялся, как следствие многочисленные аварии и катастрофы таких качественных и надежных, но выработавших давно свой летный ресурс самолетов, как Ту-134 и Ту-154. Между тем есть и положительные тенденции, главные из которых заключается в том, что государство стало уделять пристальное внимание развитию отечественного авиапрома,

Отечественная авиация входит в XXI век в состоянии глубокой депрессии, которая в первую очередь выражается в исчезновении отечественной инженерной прослойки авиаконструкторов. Ушли те времена, когда имена лучших авиаторов - Туполева, Яковлева, Ильюшина, Миля, Камова - ходили на слуху у всей страны. Многие видные конструкторские бюро (КБ) приходят в упадок или влачат жалкое существование. Закрылись многие летные училища, а те, что остались, выпускают неподготовленных летчиков. Наконец отечественный авиапарк гражданской авиации с советских времен до последнего времени почти не обновлялся, как следствие многочисленные аварии и катастрофы таких качественных и надежных, но выработавших давно свой летный ресурс самолетов, как Ту-134 и Ту-154.

Отдельного внимания заслуживает сегодня система обучения летного состава. Говорить о том, что у нас осталось лишь одно авиационное училище гражданской авиации в Петербурге, в котором не так давно выпускникам нужно было платить за топливо, чтобы сдать экзамен пилотирования, не имеет смысла, все это давно известно. Здесь следует выделить проблему тренажерного обучения. Нужно иметь не просто отдельные тренажеры для подготовки летчиков, а создать универсальную учебно-тренировочную систему, где можно будет отрабатывать подготовку летчиков к действиям в группе. Сейчас же тренажеры делаются только непосредственно для пилотов, исключая бортинженеров и штурманов, как например на Ту-160. Технических и технологических проблем с этим быть не должно, весь вопрос в деньгах, но заказа от Минобороны Минтранса пока не поступало.

2013 год

Опубликовано: 22.06.2013, 06:46

ПОХОРОНЫ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА

Бюджетная поддержка отрасли остается неэффективной

Поделиться: 

Если правительство не изменит принципы поддержки авиапрома, то отрасль окончательно потеряет конкурентоспособность. К такому выводу пришли эксперты Strategy Partners Group (SPG), которые считают, что наше авиастроение подошло к точке невозврата, за которой отрасль ждет неизбежный финал. Основные проблемы авиапрома эксперты видят в архаичной системе управления, из-за которой предприятия не способны реагировать на рыночные стимулы.

Рост бюджетных вливаний в отрасль не обеспечил качественных изменений: российский авиапром в целом не способен наращивать конкурентоспособное предложение. Нужен принципиальный пересмотр подходов государства и компаний к управлению отраслью - считают эксперты SPG, которые представили вчера свое исследование отечественного авиастроения.

Финансирование отрасли в целом достигло относительно приемлемого уровня, еще больше средств предприятия скорее всего уже не переварят, но механизмы требуют принципиального пересмотра. Такие меры поддержки, как утверждение на уровне министерств в рамках федеральных целевых программ номенклатуры и численности конкретных станков, которые закупаются, и количества пассажирских мест в новом проекте самолета, должны уйти в прошлое, отмечается в докладе.

"Сейчас отрасль близко подошла к точке невозврата. Если мы продолжим идти по привычному пути, не изменив принципиально подходы, то неизбежно потеряем конкурентоспособность отечественного авиастроения. И это не вопрос объема потраченных бюджетных ресурсов: сколько бы их ни израсходовали, это лишь оттянет неизбежный конец", - говорит руководитель исследования Михаил Григорьев.

Ключевыми проблемами российской авиастроительной промышленности эксперты называют не технологическое отставание и износ оборудования, а устаревшие, вертикально-интегрированные бизнес-модели и нехватку ключевых в современных условиях компетенций. Сохранение предприятий замкнутого цикла в отрасли снижает производительность труда, гибкость и скорость реакции, препятствует развитию отечественной базы поставщиков, приводит к излишнему дублированию и неэффективным инвестициям.

В результате такого неэффективного управления Россия играет лишь незначительную роль на мировом авиарынке, отмечается в докладе. Россия практически не присутствует в таких крупных сегментах, как магистральные коммерческие самолеты, бизнес-авиация, транспортная авиация, за исключением рамповой и военно-транспортной. Практически не присутствуют на мировом рынке и отечественные производители компонентов. Так, на мировой рынок Россией поставляются лишь компоненты, обеспеченные военными поставками: это около 1% структурных элементов, 3% двигателей, 6% авионики и 1% агрегатов и систем, отмечают эксперты SPG.

Между тем выводы SPG о конце авиапрома разделяют далеко не все. "Действующие принципы управления авиапромом и отдельными предприятиями, возможно, устарели. Но утверждения о неконкурентоспособности российской авиации по причине неграмотного управления выглядят очень спорно. Отечественная техника еще недавно занимала лидирующие позиции в мире. Например, Ил-86 считался одним из самых надежных самолетов. Сегодня нужно дождаться того момента, когда многие инновационные идеи будут реализованы, и тогда делать вывод о состоянии отрасли", - предлагает председатель совета директоров "2К Аудит-Деловые консультации/Морисон Интернешнл" Иван Андриевский. В то же время он не исключает, что правительство может сократить поддержку отрасли. "Стагнация российской экономики заставляет корректировать расходы бюджета. В случае затяжной стагнации или рецессии власти могут существенно сократить финансирование всех отраслей экономики, включая и авиапром", - предполагает эксперт.

"Авиапром не безгрешен. В отрасли произошли изменения - и не всегда в лучшую сторону. Много безвозвратно потеряно. Но часть наработок удалось сохранить. Вероятно, нужно обсуждать и структуру отрасли, и принципы ее работы. Нужны и различные виды контроля. Но делать все это нужно не вместо государственной поддержки, а вместе с ней. Авиапрому нужны заказы, которые может дать именно государство. В противном случае мы рискуем потерять авиапром окончательно", - утверждает ведущий эксперт компании "Финам Менеджмент" Дмитрий Баранов.

"Лобби западных корпораций сделало все, чтобы сломать отрасль в 90-е годы и не дать восстановиться сейчас - конкуренты им не нужны. Были похоронены многие заведомо лучшие проекты КБ Туполева и Ильюшина. Сейчас идет давление на "Суперджет" с его детскими болезнями. Но о неконкурентоспособности нам твердят те, кто забывает, что парк "Боингов" и "Локхидов" на 85% состоит из давно устаревших машин, а новые самолеты также страдают от детских болезней", - напоминает начальник отдела компании "Солид Менеджмент" Сергей Звенигородский. По его словам, сложившаяся в стране авиационная школа будет давать доход государству и предприятиям. "Нужны время и перестройка цепочки принятия решений, что вполне возможно сделать. Говорить об успехе или провале авиапрома можно будет не ранее, чем через 10-15 лет", - признает эксперт.

При этом многие специалисты признают, что необходимость сохранения военной авиации гарантирует даже неэффективному авиапрому относительно безбедное существование.

Если правительство не изменит принципы поддержки авиапрома, то отрасль окончательно потеряет конкурентоспособность. К такому выводу пришли эксперты Strategy Partners Group (SPG), которые считают, что наше авиастроение подошло к точке невозврата, за которой отрасль ждет неизбежный финал. Основные проблемы авиапрома эксперты видят в архаичной системе управления, из-за которой предприятия не способны реагировать на рыночные стимулы.

Рост бюджетных вливаний в отрасль не обеспечил качественных изменений: российский авиапром в целом не способен наращивать конкурентоспособное предложение. Нужен принципиальный пересмотр подходов государства и компаний к управлению отраслью - считают эксперты SPG, которые представили вчера свое исследование отечественного авиастроения.

Ключевыми проблемами российской авиастроительной промышленности эксперты называют не технологическое отставание и износ оборудования, а устаревшие, вертикально-интегрированные бизнес-модели и нехватку ключевых в современных условиях компетенций. Сохранение предприятий замкнутого цикла в отрасли снижает производительность труда, гибкость и скорость реакции, препятствует развитию отечественной базы поставщиков, приводит к излишнему дублированию и неэффективным инвестициям.

В результате такого неэффективного управления Россия играет лишь незначительную роль на мировом авиарынке, отмечается в докладе. Россия практически не присутствует в таких крупных сегментах, как магистральные коммерческие самолеты, бизнес-авиация, транспортная авиация, за исключением рамповой и военно-транспортной. Практически не присутствуют на мировом рынке и отечественные производители компонентов. Так, на мировой рынок Россией поставляются лишь компоненты, обеспеченные военными поставками: это около 1% структурных элементов, 3% двигателей, 6% авионики и 1% агрегатов и систем, отмечают эксперты SPG⁷

2014 год

газета.ru

Москва: ☁ +11°C



🏠 [НОВОСТИ](#) [ПОЛИТИКА](#) [БИЗНЕС](#) [ОБЩЕСТВО](#) [АРМИЯ](#) [МНЕНИЯ](#) [КУЛЬТУРА](#) [НАУКА](#) [ТЕХНОЛОГИИ](#) [АВТО](#) [СТИЛЬ](#) [СПОРТ](#) 🔍

Улетная промышленность

Почему от развития авиапрома зависит реальная экономическая мощь России

«Газета.Ru» 10.01.2018, 17:10



Александр Кряжев/РИА «Новости»

Россия, наследница СССР, первым запустившего человека в космос, была и остается и великой авиационной державой. Даже несмотря на регулярно падающие спутники и проблемы авиапрома. Хотя очевидную деградацию отечественной авиационной промышленности в первые полтора десятилетия после распада Союза удалось остановить, Россия по-прежнему рискует утратить свои позиции как на авиационном рынке, так и в технологиях производства.



Почему надо идти на "Веном"

**bon
prix**
it's me!

**БЕСПЛАТНАЯ
ДОСТАВКА** при клике по
баннеру*



Главное



За 10 лет существования холдинга абсолютно новой гражданской машины не появилось, если не считать впервые взлетевшего в 1999 году «Ансата». С производством гражданских самолетов и вертолетов, по официальной статистике (которой в данном случае точно можно верить — представить себе массовое производство авиационной техники невозможно даже в самых смелых фантазиях про теневую экономику, это не какая-нибудь подпольная водка), дело в России обстоит неплохо.

За 2016 год (это пока самые свежие данные) предприятия российского оборонно-промышленного комплекса произвели 30 гражданских и 109 военных самолетов, а также 22 гражданских и 186 военных вертолетов. Для сравнения, в советские времена во всем СССР — а кроме России были крупные производства на Украине и в Узбекистане — никогда не производилось больше 100 гражданских самолетов в год. Но что такое 30 гражданских самолетов, произведенных Россией в 2016 году, по сравнению с показателями главных мировых производителей? Судите сами. Корпорация Boeing в 2016 году поставила заказчикам 748 гражданских самолетов. В тот же год она получила 668 твердых заказов на самолеты общей стоимостью \$94,1 млрд по каталожным ценам. По итогам 2016 года портфель заказов корпорации включает 5715 заказов на гражданские самолеты.

2016 год



АВИАЦИЯ РОССИИ

Гражданская авиация, пассажирские и боевые самолеты и вертолеты России, новости и история российской и советской авиации.

Искать ...



ГЛАВНАЯ

НОВОСТИ АВИАЦИИ

САМОЛЁТЫ

ВЕРТОЛЁТЫ

БПЛА

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ

САМОЛЁТЫ ВОВ



La Redoute

Современная авиация России

- > Истребитель пятого поколения Су-27
- > Су-35С — тяжёлый истребитель
- > Су-30СМ — тяжёлый истребитель
- > Су-34 — фронтовой бомбардировщик
- > МиГ-35 — лёгкий истребитель



Авиация России: итоги 2016, планы на 2017

Опубликовано 08.01.2017 | @AviaRu | 25 389

2016 год для российской гражданской авиации был неоднозначным. С одной стороны, не случилось новых крупных банкротств, как это произошло в 2015 с "Трансаэро", не прерывалось авиасообщение с другими странами, наметились положительные тенденции с возобновлением полётов в Египет.

С другой стороны, 2016-й запомнился и трагическими событиями...

19 марта в 3:50 мск в аэропорту Ростова-на-Дону потерпел катастрофу Boeing 737-800 компании FlyDubai, прилетевший из Дубая рейсом FZ-981. На борту находилось 55 пассажиров и семь членов экипажа.

Утром 9 июня, возвращаясь на базу в Кубинке после выполнения показательных полётов на церемонии открытия памятника авиаторам России в подмосковном посёлке Ашукино, разбился Су-27 пилотажной группы "Русские Витязи". За штурвалом находился гвардии майор Сергей Ерёменко. Самолёт рухнул в лесу рядом с деревней Мураново. Лётчик сделал всё возможное, чтобы увести падающую машину от жилых домов, на катапультирование уже не хватило времени.

2016-й запомнился и трагическими событиями...

19 марта в 3:50 мск в аэропорту Ростова-на-Дону потерпел катастрофу Boeing 737-800 компании FlyDubai, прилетевший из Дубая рейсом FZ-981. На борту находилось 55 пассажиров и семь членов экипажа.

* * *

Утром 9 июня, возвращаясь на базу в Кубинке после выполнения показательных полётов на церемонии открытия памятника авиаторам России в подмосковном посёлке Ашукино, разбился Су-27 пилотажной группы "Русские Витязи". За штурвалом находился гвардии майор Сергей Ерёменко. Самолёт рухнул в лесу рядом с деревней Мураново. Лётчик сделал всё возможное, чтобы увести падающую машину от жилых домов, на катапультирование уже не хватило времени.

* * *

Ранним утром 1 июля в Качугском районе Иркутской области при выполнении задания по тушению лесного пожара разбился самолёт Ил-76 ФГБУ "Аварийно-спасательная компания" МЧС России. На борту находился экипаж из 10 человек.

* * *

25 декабря около 5:40 мск через 70 секунд после взлёта из аэропорта Сочи упал в море самолёт Минобороны Ту-154 бортовой номер RA-85572. На борту находился ансамбль им. Александрова, главный военный дирижёр России Валерий Халилов, журналисты трёх федеральных телеканалов, военнослужащие и Елизавета Глинка - доктор Лиза, всего 92 человека. Самолёт направлялся в Сирию чтобы поздравить с Новым годом российских военных на авиабазе Хмеймим, а доктор Лиза везла в университетский госпиталь Латакии медикаменты.

2017 год

Сделать домашнюю страницу

Документы в формате

Aviation EXplorer

Содружество авиационных экспертов

Мобильная версия

НАВИГАТОР

Наши эксперты

АВИАЦИЯ

ТЕХНИКА/ТЕХНОЛОГИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ

ДОКУМЕНТЫ

СОБЫТИЯ

ИСТОРИЯ

ФОТО/ВИДЕО

НОВОСТИ

Главная → АВИАЦИЯ → Мнение

NEW! [Оставить комментарий \(6\)](#)

Авиационная коллегия - спасение авиапрома любой ценой и только?

26 января 2017 года / Aviation EXplorer / Aviation EXplorer

Поделиться

В закладки

Переслать

Распечатать

Возрождение отечественной авиационной промышленности – главная задача Авиационной коллегии, созданной Постановлением Правительства от 21 декабря 2016 года № 1408. Повышение внимания государства к авиастроению обусловлено тем, что в этой сфере имеются серьезные проблемы системного характера. В 90-е годы считалось, что стране не нужен собственный авиапром. Это привело к полной зависимости российских авиаперевозчиков от иностранной авиационной техники. Последствия системного кризиса не преодолены даже с помощью гигантских для нашей экономики государственных вложений. Способна ли Авиационная коллегия исправить ситуацию в отечественном авиапроме? Будет ли она способна решать другие проблемы российской гражданской авиации: недостаточное развитие авиаперевозок в стране, упадок аэропортовой и аэродромной сети, обретение аэропортами и аэродромами надежной правовой защиты, обеспечение должной защиты прав потребителей услуг перевозчиков и аэропортов? А ведь от этого во многом зависит востребованность авиационной промышленности.

С этими вопросами мы обратились к **Роберту Сулейманову** – председателю Совета Саморегулируемой организации авиационного бизнеса (СРО АБ), члену Общественного (консультационного) Совета авиационной промышленности, кандидату экономических наук, доценту, Заслуженному работнику транспорта РФ, и **Виталию Бордунову** – эксперту ИКАО, председателю Правления Независимого института международного права, кандидату юридических наук, профессору.

- Чем руководствовались регуляторы при создании Авиационной коллегии?

Р.Сулейманов

Необходимость

создания

«K2K» – ЭТО:

ЭФФЕКТИВНЫЙ
КОМАНДОБРАЗУЮЩИЙ
ТРЕНИНГ

ПАРТНЕР ПРЕМИИ
РОССИЯ

КЛЮЧЕВАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ ПО
ПРОЕКТИРОВАНИЮ
И СТРОИТЕЛЬСТВУ
АЭРОПОРТОВ

→ Материалы рубрики

Александр Фридлянд
О текущей ситуации в экономике
авиатранспортного рынка России

Aviation EXplorer
РСПП: о доступе к аэропортовой
инфраструктуре и росте цен на
авиакеросин

Aviation EXplorer
За нашу «Победу»!

Эдуард Тепляков

Возрождение отечественной авиационной промышленности – главная задача Авиационной коллегии, созданной Постановлением Правительства от 21 декабря 2016 года № 1408. Повышение внимания государства к авиастроению обусловлено тем, что в этой сфере имеются серьезные проблемы системного характера. В 90-е годы считалось, что стране не нужен собственный авиапром. Это привело к полной зависимости российских авиаперевозчиков от иностранной авиационной техники. Последствия системного кризиса не преодолены даже с помощью гигантских для нашей экономики государственных вложений.

«Необходимость создания Авиационной коллегии стала для широкого круга авиаторов очевидной после явных пробуксовок многозвенной системы управления гражданской авиацией, созданной в ходе административной реформы 2004 года. По мнению наших ведущих экспертов и по моему глубокому убеждению, административная реформа ничего хорошего в деятельность гражданской авиации и авиационной промышленности не привнесла. Нейтрализовать первые негативные последствия административной реформы авиационная общественность попыталась уже в 2007 году, создав по моей инициативе Коллегию авиационной общественности (КАО). Предметом рассмотрения и результатом работы КАО стали программы поддержки и развития парка отечественных воздушных судов, аэропортов и аэродромов, систем управления безопасностью полетов.» *Роберт Сулейманов - председатель Совета Саморегулируемой организации авиационного бизнеса (СРО АБ), член Общественного (консультационного) Совета авиационной промышленности, кандидат экономических наук, доценту, Заслуженный работник транспорта РФ.*

«В итоге, что мы имеем сегодня? Разрушенный авиапром, иномарки вместо отечественных самолетов, сжавшуюся до минимума сеть местных аэродромов, ущербное правовое поле, в котором никто не может продохнуть. Это очевидное следствие неэффективной системы управления всей гражданской авиацией, призванной по идее регулировать авиационную деятельность по всему научно-техническому циклу – от разработки до эксплуатации авиационной техники. В терминах ИКАО – этот цикл затрагивает 6 основных поставщиков обслуживания: разработчиков и производителей новой авиационной техники, центры поддержания летной годности, аэродромы, провайдеры по организации воздушного движения, учебные заведения, авиаперевозчики.» *Виталий Бордунов – эксперт ИКАО, председател Правления Независимого института международного права, кандидат юридических наук, профессор.*

Вертолеты России: гражданская неконкурентоспособность

Минпромторг РФ указал на провалы в гражданском вертолетостроении

Петр Орехин 07.11.2017, 15:55



Вертолет Ка-62

В ближайшее время в России может начать действовать новая стратегия развития авиапрома до 2030 года. Множество ранее запланированных проектов по созданию авиатехники гражданского назначения не были завершены или были закрыты. И если новые гражданские самолеты все же появились, то новейшего массового серийного гражданского вертолета так и нет, а поручения президента по вертолетостроению,



Renault KAPTUR
Кредит 0% при заказе
в онлайн шоуруме*



[УЗНАТЬ ПОДРОБНЕЕ](#) ➔

Моя страна. Мой стиль. Мой Renault

Главное в Сети



Покончивший с собой актёр
Фатеев оставил предсмертную
записку

Министерство промышленности и торговли опубликовало проект стратегии развития авиационной промышленности РФ на период до 2030 года. Срок действия предыдущей десятилетней стратегии закончился в 2015 году.

Министерство отмечает, что за это время обособленные предприятия авиационной промышленности были объединены в крупные отраслевые государственные корпорации (ОАК, «Вертолеты России», ОДК, КРЭТ, «Технодинамика»). Произошло значительное увеличение бюджетного финансирования, проведена модернизация производственного, конструкторского и научно-исследовательского комплекса.

«В то же время множество проектов по созданию авиационной техники гражданского назначения не были завершены или были закрыты», — констатируется в проекте новой стратегии.

Не удалось достичь поставленных целевых показателей поставок гражданской продукции на внутренний и международный рынки. Не произведен переход к современным моделям производства авиационной техники. Сохранилась необходимость дотационной поддержки предприятий авиационной промышленности.

Минпромторг подчеркивает, что на «глобальном рынке финальной продукции Россия занимает сильные позиции в сегменте авиационной техники военного и специального назначения, тогда как в отношении гражданской продукции наблюдается заметный дисбаланс».

Спасибо за внимание!
