



ГОДОВОЙ ОТЧЁТ 2020



**Акционерное общество
«АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ»
(АО «АВИАПРОМ»)**

*Тридцать лет на службе
авиационной промышленности России*



**Опираясь на традиции и опыт -
устремлённость в будущее!**

- Участие в разработке и реализации промышленной политики России в области авиастроения
- Регулирование авиационной деятельности в экспериментальной авиации
- Разработка нормативно-правовых и методических документов в области экспериментальной авиации в обеспечение безопасности полётов воздушных судов, повышения эффективности лётных испытаний при разработке и производстве авиационной техники
- Полный комплекс услуг по проектированию, капитальному строительству, техническому и технологическому переоснащению научных и производственных предприятий отрасли
- Содействие укреплению и формированию новых связей в кооперации разработок и производства авиационной техники

ОДОБРЕН
Советом директоров АО «Авиапром»
20 апреля 2021 года
(Протокол №3 от 20.04.2021 года)

УТВЕРЖДЁН
Годовым общим собранием акционеров
АО «Авиапром»
25 мая 2021 года
(Протокол б/н от 28.05.2021 года)

ГОДОВОЙ ОТЧЁТ
Общества
(Акционерного общества
«Авиационная промышленность»
- АО «Авиапром»)
по итогам деятельности
за 2020 год

СОДЕРЖАНИЕ

I. СВЕДЕНИЯ ОБ ОБЩЕСТВЕ	4
III. КРАТКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ (ОРГАНИЗАЦИЙ) АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ - АКЦИОНЕРОВ АО «АВИАПРОМ» В 2020 ГОДУ	11
2.1 Основные производственно-экономические результаты работы предприятий и организаций авиационной промышленности России в 2020 году	12
2.2 Основные результаты реализации в 2020 году Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности»	16
2.2.1 Подпрограмма «Авиационная наука и технологии»	17
2.2.2 Подпрограмма «Самолётостроение»	19
2.2.3 Подпрограмма «Вертолётостроение»	26
2.2.4 Подпрограмма «Авиационное двигателестроение»	27
2.2.5 Подпрограмма «Авиационные агрегаты и приборы»	28
2.3 Основные результаты работы в 2020 году предприятий авиационной промышленности по производству и поставке авиатехники и авиационного вооружения в рамках реализации Гособоронзаказа	29
2.4 Осуществление бюджетных ассигнований в объекты капитального строительства предприятий (организаций) авиационной промышленности в 2020 году	32
III. РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ АО «АВИАПРОМ» В 2020 ГОДУ	34
3.1 Экономические результаты работы АО «Авиапром» в 2020 году	34
3.2 Научно-исследовательская работа АО «Авиапром» и итоги выполнения госконтрактов и договоров по научно-исследовательским работам в 2020 году	35
3.3 Деятельность в освоении капитальных вложений. Итоги выполнения АО «Авиапром» подрядных и субподрядных работ по капитальному строительству, проектно-изыскательским и прочим работам и услугам в 2020 году	35
3.4 Управление лётной деятельностью в экспериментальной авиации, проводимое УЛС АО «Авиапром» в 2020 году	35
3.5 Участие в подготовке и проведении международных авиакосмических салонов и выставок в 2020 году	38
3.6 Корпоративная политика Общества	39
3.7 Информационная политика Общества	39
IV. ИТОГИ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «АВИАПРОМ» В 2020 ГОДУ	42
4.1 Бухгалтерский баланс акционерного общества «Авиационная промышленность» на 31 декабря 2020 года	42
4.2 Финансовые результаты	42
4.3 Чистые активы АО «Авиапром» и их характеристика	43
4.3.1 Расчёт оценки стоимости чистых активов АО «Авиапром» (в балансовой оценке на 31 декабря 2020 года)	43
4.4 Состояние Уставного и Резервного капиталов Общества на 31 декабря 2020 года	44
4.5 Крупные сделки Общества	44
4.6 Отчёт о совокупном объёме банковских гарантий и исполнении крупных сделок в 2020 году	44
4.7 Основные факторы риска, связанные с осуществлением деятельности Общества	44
4.8 Основные положения политики Общества в области вознаграждения и компенсации расходов органов управления	45
4.9 Аудиторское заключение	46
4.10 Отчёт о расходовании чистой прибыли АО «Авиапром» в 2020 году	49
4.11 Рекомендации Совета директоров общему собранию акционеров	49
V. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «АВИАПРОМ» В 2021 ГОДУ	50

I. СВЕДЕНИЯ ОБ ОБЩЕСТВЕ

Акционерное общество «Авиационная промышленность» (далее - АО «Авиапром») в 2020 году осуществляло деятельность в соответствии с Уставом, утверждённым общим собранием акционеров 21 мая 2002 года и зарегистрированным Московской регистрационной палатой 10 июня 2002 года (редакция в соответствии с Федеральным законом от 7 августа 2001 года № 120-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об акционерных обществах»).

На отчётную дату Уставный капитал Общества составляет 2 864 676 (два миллиона восемьсот шестьдесят четыре тысячи шестьсот семьдесят шесть) рублей.

По реестру акционерами Общества являются 278 акционеров. Из них 271 акционер – юридические лица и 7 акционеров – физические лица.

Более 5% акций от Уставного капитала АО «Авиапром» имеют следующие акционеры:

- РОО ветеранов авиапрома - 19,67%;
- Общество с ограниченной ответственностью «Перспектива» - 18,99%;
- Публичное акционерное общество «Горьковский завод аппаратуры связи им. А.С. Попова» - 11,08%;
- Общество с ограниченной ответственностью «Лавина» - 19,20%.

В составе акционеров АО «Авиапром» – предприятия и организации авиационной промышленности и смежных отраслей, в том числе: России (246), Украины (19), Белоруссии (2), Молдавии (2), Узбекистана (2), Азербайджана (1), Армении (1), Грузии (1), Казахстана (2), Таджикистана (1), Эстонии (1).

Реестродержателем Общества является специализированный регистратор АО «Сервис – Реестр» (лицензия Федеральной службы по финансовым рынкам России №10-000-1-00301 от 2 марта 2004 года).

Аудитором АО «Авиапром» общим собранием акционеров 10 июня 2020 года утверждена аудиторская фирма ООО «Корн-Аудит».

В состав Совета директоров Общества годовым общим собранием акционеров 10 июня 2020 года были избраны **12** человек:

1. Анисимов Андрей Игоревич

Год рождения: **1949**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

2. Апакидзе Владимир Валентинович

Год рождения: **1946**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Заместитель генерального директора

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

3. Архипов Владимир Григорьевич

Год рождения: **1952**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Энгельсское опытно-конструкторское бюро «Сигнал» им. А.И. Глухарева

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

4. Волошин Дмитрий Анатольевич

Год рождения: **1964**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Заместитель генерального директора – начальник
Управления лётной службы АО «Авиапром»

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

5. Захарчук Татьяна Борисовна

Год рождения: **1945**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «НИИ экономики»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

6. Кузнецов Виктор Дмитриевич

Год рождения: **1945**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Первый заместитель генерального директора

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

7. Потемкин Николай Викторович

Год рождения: **1962**

Образование: **Высшее**

Место работы: ООО «Лавина»

Наименование должности: Директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

8. Соколов Олег Валерьевич

Год рождения: **1952**

Образование: **Высшее**

Место работы: РОО ветеранов Авиапрома

Наименование должности: Председатель совета ветеранов

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

9. Тихомиров Борис Иванович

Год рождения: **1946**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Казанский Гипрониавиапром»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

10. Трифонов Игорь Валентинович

Год рождения: **1955**

Образование: **Высшее**

Место работы: ООО «Перспектива»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

11. Федоров Олег Александрович

Год рождения: **1977**

Образование: **Высшее**

Место работы: ПАО «ГЗАС им. Попова»

Наименование должности: Коммерческий директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

12. Чуйко Виктор Михайлович

Год рождения: **1931**

Образование: **Высшее**

Место работы: Ассоциация «Союз авиадвигателестроения» (АССАД)

Наименование должности: Президент, генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

До 10 июня 2020 года действовал Совет директоров АО «Авиапром», избранный решением годового общего собрания акционеров Общества (04 июня 2019 года, Протокол от 07 июня 2019 года № б/н) в следующем составе:

1. Анисимов Андрей Игоревич

Год рождения: **1949**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Исполнительный директор, Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

2. Апакидзе Владимир Валентинович

Год рождения: **1946**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Заместитель генерального директора

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

3. Архипов Владимир Григорьевич

Год рождения: **1952**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Энгельсское опытно-конструкторское бюро «Сигнал» им. А.И. Глухарева

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

4. Волошин Дмитрий Анатольевич

Год рождения: **1964**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Заместитель генерального директора – начальник Управления лётной службы АО «Авиапром»

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

5. Гусев Михаил Юрьевич

Год рождения: **1963**

Образование: **Высшее**

Место работы: ПАО «ГЗАС им. А.С. Попова»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет
Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

6. Захарчук Татьяна Борисовна

Год рождения: **1945**

Образование: **Высшее**

Место работы: ЗАО «НИИ экономики»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

7. Кузнецов Виктор Дмитриевич

Год рождения: **1945**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Генеральный директор,
первый заместитель генерального директора АО «Авиапром»

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

8. Потемкин Николай Викторович

Год рождения: **1962**

Образование: **Высшее**

Место работы: ООО «Лавина»

Наименование должности: Директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

9. Соколов Олег Валерьевич

Год рождения: **1952**

Образование: **Высшее**

Место работы: РОО ветеранов Авиапрома

Наименование должности: Председатель совета ветеранов

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

10. Тихомиров Борис Иванович

Год рождения: **1946**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Казанский Гипронеавиапром»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

11. Трифонов Игорь Валентинович

Год рождения: **1955**

Образование: **Высшее**

Место работы: ООО «Перспектива»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

12. Устименко Николай Павлович

Год рождения: **1940**

Образование: **Высшее**

Место работы: ООО «Абакан Эйр»

Наименование должности: Советник

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

13. Чуйко Виктор Михайлович

Год рождения: **1931**

Образование: **Высшее**

Место работы: Ассоциация «Союз авиадвигателестроения» (АССАД)

Наименование должности: Президент, генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

В состав ревизионной комиссии Общества годовым общим собранием акционеров 10 июня 2020 года избраны:

Беляева Валерия Владимировна	Главный бухгалтер ООО «Строительно-производственная компания «Союз»
Дунин Виктор Михайлович	Вице-президент, первый заместитель генерального директора АССАД
Макеева Марина Ивановна	Заместитель генерального директора по общим вопросам ЗАО «НИИ экономики»

Руководство текущей деятельностью Общества осуществляется единоличным исполнительным органом – Генеральным директором и Правлением, которые подотчётны Совету директоров и общему собранию акционеров.

Генеральным директором Общества на заседании Совета директоров ОАО «Авиапром» 03 июля 2018 года сроком на 3 года назначен – Анисимов Андрей Игоревич.

На заседании Совета директоров 30 июня 2020 года избран:

Председателем Совета директоров АО «Авиапром» -

Кузнецов Виктор Дмитриевич;

назначена:

Секретарем Совета директоров – Величко Ирина Евгеньевна.

На заседании Совета директоров 30 июня 2020 года назначено Правление АО «Авиапром» в составе:

1. Анисимов Андрей Игоревич (Генеральный директор, Председатель Правления)

Год рождения: **1949**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

2. Апакидзе Владимир Валентинович

Год рождения: **1946**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Заместитель генерального директора

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

3. Волошин Дмитрий Анатольевич

Год рождения: **1964**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Заместитель генерального директора - начальник Управления лётной службы

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

4. Штуберт Александр Рихардович

Год рождения: **1953**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Заместитель генерального директора, директор фирмы «Авиапроминвест-Строй»

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

5. Якунчикова Лидия Константиновна

Год рождения: **1943**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Авиапром»

Наименование должности: Главный бухгалтер

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

Совет директоров АО «Авиапром», избранный годовым общим собранием акционеров 10 июня 2020 года, проводил свои заседания:

30 июня 2020 года 30 июля 2020 года 11 декабря 2020 года

19 февраля 2021 года 5 марта 2021 года 20 апреля 2021 года

Годовым общим собранием акционеров ОАО «Авиапром» (4 июня 2019 года, протокол от 7 июня 2019 года № б/н) были приняты решения, связанные с приведением организационно-правовой формы и наименования Общества в соответствие с действующим законодательством и минимизации, ухода от рисков не легитимности принятия решений акционерами Общества в интересах ОАО «Авиапром»:

- Об определении количества объявленных обыкновенных акций Общества;
- Об утверждении новой редакции Устава Общества;
- Об утверждении Положения о Совете директоров Общества в новой редакции;
- Об утверждении Положения о Правлении Общества в новой редакции;
- Об увеличении уставного капитала Общества путём размещения дополнительных акций.

18.07.2019 № Т1-50-3-11/78928 от Центрального банка РФ (Банк России) получено Уведомление об освобождении ОАО «Авиапром» от обязанности осуществлять раскрытие информации в соответствии со статьей 30 Федерального закона от 22.04.1996 № 39-ФЗ «О рынке ценных бумаг».

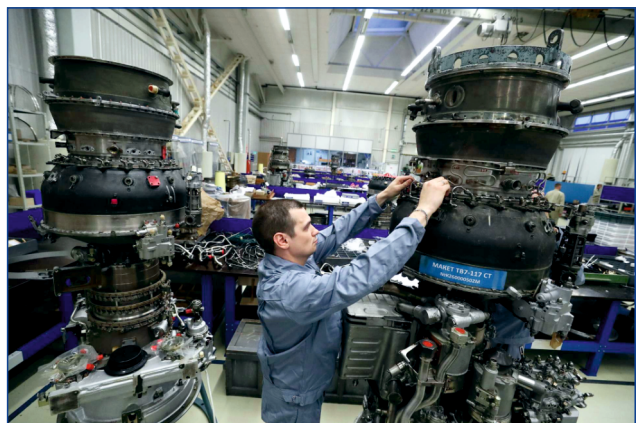
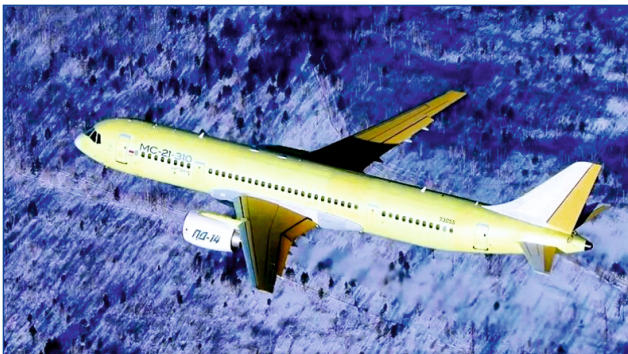
30.09.2019 года в Единый государственный реестр юридических лиц в отношении Общества внесена запись о государственной регистрации изменений за государственным регистрационным номером (ГРН) 7197748283540, внесённых в учредительные документы Общества, связанные с внесением изменений в сведения о юридическом лице, содержащихся в ЕГРЮЛ (регистрация Устава АО «Авиапром»).

21 ноября 2019 года зарегистрировано Решение о дополнительном выпуске ценных бумаг Акционерного общества «Авиационная промышленность» (Уведомление Центрального банка РФ (Банк России) от 25.11.2019 года № Т1-54-2-03/129602 о государственной регистрации дополнительного выпуска ценных бумаг).

27 февраля 2020 года зарегистрирован Отчёт об итогах дополнительного выпуска ценных бумаг Акционерного общества «Авиационная промышленность» (Уведомление Центрального банка РФ (Банк России) от 28.02.2020 № Т1-54-2-03/20776 о государственной регистрации Отчёта об итогах дополнительного выпуска ценных бумаг).

6 марта 2020 года зарегистрированы изменения в Устав АО «Авиапром», связанные с увеличением Уставного капитала Общества.

Уставный капитал АО «Авиапром» на дату регистрации изменений в Устав составляет 2 864 676 (Два миллиона восемьсот шестьдесят четыре тысячи шестьсот семьдесят шесть) рублей.



II. КРАТКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ (ОРГАНИЗАЦИЙ) АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ - АКЦИОНЕРОВ АО «АВИАПРОМ» В 2020 ГОДУ

В 2020 году в экономике России продолжались кризисные явления, осложнённые воздействием карантинных мер в связи с коронавирусом, нарастающих санкций со стороны США и ряда европейских государств, решением новых задач по импортозамещению, а также незавершённостью ранее намеченных организационных и экономических преобразований в совершенствовании системы управления и формирования антимонопольной структуры отрасли.

Прошедший 2020 год характеризуется рядом политических событий, основных мероприятий по государственному регулированию экономики страны и авиационной деятельности, прямо повлиявших на функционирование отрасли и результаты её работы.

К основным событиям необходимо отнести:

Послание Президента России В.В. Путина Федеральному Собранию РФ. Президент в Послании предложил усилить ряд социальных гарантий и подчеркнул, что мы создаём мощные резервы, что кратно повышает устойчивость нашего государства, его способность защитить социальные права граждан и экономику страны от любых попыток внешнего давления;

Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года №474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»;

реализацию **Постановления Правительства Российской Федерации** от 30 марта 2018 года №349 о внесении в соответствии с Федеральным законом от 5 декабря 2017 года №362-ФЗ, утвердившего федеральный бюджет на 2018 год и планируемый период 2019 и 2020 годов, изменений в Государственную программу РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Этим Постановлением были скорректированы ряд ключевых параметров и уточнены приоритеты расходования средств, ряд индикаторов, касающихся поставок самолётов, вертолётов и авиационных двигателей, рентабельности продажи, выручки организаций отрасли, объёмов сервисных услуг. В Госпрограмму был включён план её реализации на 2018 год и на период 2019-2020 годов;

Постановление Правительства Российской Федерации от 20 марта 2020 года №312 «О внесении изменений в Государственную программу РФ «Развитие авиационной промышленности»;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 июня 2020 года №1512-р об утверждении сводной стратегии обрабатывающей промышленности;

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2020 года №3524-р об утверждении **Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года**;

Приказ Минпромторга России от 24 декабря 2020 года №4624 «Об утверждении Плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на 2021-2023 годы в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации по Государственной программе Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности».

В 2020 году была продолжена консолидация основных научно-производственных мощностей отрасли, что должно способствовать комплексному развитию отечественного научно-производственного потенциала в области разработки, производства, сбыта и модернизации авиационной техники гражданского, военного и специального назначения и продвижению нашей авиатехники на внутренний рынок и за рубеж.

2.1 Основные производственно-экономические результаты работы предприятий и организаций авиационной промышленности России в 2020 году

Показатели деятельности предприятий авиационной промышленности в прошедшем году не достигли плановых (целевых индикаторов) уточнённой Государственной программы РФ «Развитие авиационной промышленности» (ГП РАП) и ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011-2020 годы». Карантинные меры в связи с коронавирусом заставили сдвинуть горизонт планирования и пересмотреть реализацию национальных целей и проектов, в том числе в авиационной деятельности.

В 2020 году задействованный научно-технический и производственный потенциал обеспечил выполнение государственных заказов и заказов авиационных компаний по созданию и производству авиационной техники, а также техники промышленного гражданского назначения, в следующих объёмах:

- произведено и поставлено 62 самолёта (за исключением малой авиации) и 141 вертолёт гражданской и государственной авиации;
- поставлено 791 авиационный двигатель и 482 неавиационных двигателя.

Общий объём выпущенной продукции по предварительным данным составил 1 281 588,8 млн. рублей, в том числе на промышленных предприятиях отрасли – 887 525,4 млн. рублей.

В целом выручка (по предварительным данным отчёта по ГП РАП) составила 1 097 656,6 млн. рублей.

Объёмы производства в 2020 году к уровню 2019 года составили:

- по промышленности в целом – 90,9%;
- по продукции государственного назначения – 89,8%;
- по гражданской продукции – 94,4%.

Средняя численность работающих в авиационной промышленности в 2020 году составила 404,9 тыс. человек или 97% к уровню 2019 года, в том числе в промышленности – 301,5 тыс. человек (97,1%), в научных организациях – 102,7 тыс. человек (96,6%).

Средняя заработная плата работающих в целом по отрасли составила 58,3 тыс. рублей или 103,9% к предыдущему году, в том числе на промышленных предприятиях 53,2 тыс. рублей, в научных и опытно-конструкторских организациях 73,3 тыс. рублей.

Производительность труда в отрасли в 2020 году составила 3,2 млн. рублей на одного работника (86,5% к уровню 2019 года), в том числе на промышленных предприятиях – 2,9 млн. рублей.

Производственно-экономические показатели деятельности предприятий (организаций) авиационной промышленности России в 2015 - 2020 годах*

Показатели	Един. измер.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
1. Объем производства продукции в % к предыдущему году	%	105,9	109,0	105,9	87,3	94,2	90,9
в том числе:							
1.1. Объем производства гражданской продукции в % к предыдущему году	%	90,8	121,2	101,7	104,5	79,8	94,4
1.2. Объем производства продукции государственного назначения в % к предыдущему году	%	108,4	106,2	107,0	82,2	99,7	98,8
2. Численность работников	тыс. чел.	411,0	414,2	438,1	434,3	418,8	404,9
3. Среднемесячная зарплата на 1-го работника	руб.	41364	46245	50607	53150	56200	58336

Показатели развития авиационной промышленности за 2020 год*

Динамика производства за 2020 год:

Промышленность	Темп, % с начала года	Доля ГП, %
Всего	90,9	23,7
Внутренний рынок	90,8	29,6
Экспорт	91,0	15,7
Военная продукция	89,8	
Внутренний рынок	96,1	
Экспорт	82,6	
Гражданская продукция	94,4	
Внутренний рынок	79,8	
Экспорт	174,9	

Динамика производства за 2020 год по подотраслям:

	Темп, %	Доля в общем объёме, %
Промышленность	90,9	100,0
Вертолётостроение	62,6	10,8
Самолётостроение	97,9	30,7
Авиадвигателестроение	98,1	28,8
Авиаагрегатостроение	84,0	4,5
Авиаприборостроение	107,5	10,5
Спецтехника	86,8	9,2
Общеотраслевое назначение	93,8	5,4

Производство и поставка гражданских самолётов, вертолётов, авиадвигателей за 2020 год*

Наименование продукции	Произведено		Поставлено	
	с начала отчётного года	за соотв. период прош. года	с начала отчётного года	за соотв. период прош. года
Самолёты гражданские	15	17	12	15
из них:				
- Самолёт среднемагистральный пассажирский MC-21-300 (опытный образец для лётных испытаний)		2		
- Самолёт ближнемагистральный пассажирский Sukhoi SuperJet-100	12	8	9	8
- Самолёт легкий многоцелевой двухмоторный L-410 UVP E-20	3	6	3	6
- Самолёт - амфибия Бе-200ЧС		1		1

Наименование продукции	Произведено		Поставлено	
	с начала отчётного года	за соотв. период прош. года	с начала отчётного года	за соотв. период прош. года
Вертолёты гражданские	15	17	12	15
в т.ч. экспорт		2		
из них:				
- Вертолёт тяжёлый транспортный Ми-17-1В	1		1	
в т.ч. экспорт	1		1	
- Вертолёт тяжёлый транспортный Ми-8МТВ-1	21	7	21	7
- Вертолёт тяжёлый транспортный многоцелевой Ми-26Т		1		3
в т.ч. экспорт				2
- Вертолёт тяжёлый транспортно-грузовой Ка-32Т	3	2	4	2
в т.ч. экспорт	2		2	
- Вертолёт тяжёлый транспортно-грузовой Ми-171 (в т.ч. Ми-171Е)	34	5	35	8
в т.ч. экспорт	27	3	27	6
- Вертолёт тяжёлый транспортно-грузовой Ми-8АМТ	14	35	14	30
в т.ч. экспорт	4		4	
- Вертолёт тяжёлый пассажирский Ми-171А2		2	1	1
в т.ч. экспорт		2	1	1
- Вертолёт средний многоцелевой Ми-38		1		1
- Вертолёт лёгкий одновигательный Bell 505	1	1	1	1
- Вертолёт лёгкий многоцелевой "Ансат"	10	8	6	8
в т.ч. экспорт	2		1	
- Опытный образец гражданского вертолёта		1		1
Двигатели авиационные	321	337	334	337
в т.ч. экспорт	122	141	132	144
из них:				
- Турбореактивные и турбовентиляторные двигатели для гражданской авиации к самолётам магистральным и региональным (пассажирским, грузовым, специализированным и пр.)	26	43	42	34
в т.ч. экспорт	23	38	32	32
- Турбовинтовые и турбовальные двигатели для гражданской авиации к вертолётам (пассажирским, грузовым, специализированным и пр.)	181	173	181	173
- Газотурбинные двигатели вспомогательные для гражданской авиации	114	121	111	130
в т.ч. экспорт	99	103	100	112
в том числе:				
к самолётам магистральным, региональным (пассажирским, грузовым, специализированным и пр.)	99	77	100	86
в т.ч. экспорт	99	77	100	86

**Из отчёта по Государственной программе Российской Федерации
«Развитие авиационной промышленности» за 2020 год***

		2019 г.	2020 г.
Количество поставленных самолётов гражданской и государственной авиации (за исключением малой авиации)	единиц	73	62
на внешний рынок по типам:		35	25
Гражданская авиация	единиц	0	0
Государственная авиация (военные, транспортные и специальные самолёты)	единиц	35	25
на внутренний рынок по типам:		38	37
Гражданская авиация	единиц	10	14
Государственная авиация (военные, транспортные и специальные самолёты)	единиц	28	23
Количество поставленных самолётов гражданской авиации	единиц	10	14
на внешний рынок по типам:		0	0
SSJ-100	единиц	0	0
на внутренний рынок по типам:		10	14
SSJ-100	единиц	8	12
МС-21 (опытный образец)		2	1
Ил-114-300 (опытный образец)			1
Количество поставленных вновь созданных воздушных судов малой авиации (самолётов)	единиц	7	5
МВ 500 (Т500) - на внутренний рынок		0	0
МВЕН-2 "Фермер" - на внешний рынок		2	0
L-410		5	5
Количество поставленных вертолётов	единиц	153	141
в том числе:			
гражданских на внешний рынок по типам:		12	16
Ми-17-1В/Ми-172			1
Ми-171/171А1/171Е		8	11
Ми-171А2/Ми-171А3		1	1
Ми-8АМТ		1	
Ми-26ТС/Т2		2	
Ка-32А11ВС.04			2
АНСАТ			1
гражданских на внутренний рынок по типам:		48	49
Ми-171/171А1/171Е		28	7
Ми-8АМТ			12
Ми-8МТВ-1		8	21
Ми-38		1	
АНСАТ		8	7
Ми-26ТС/Т2		1	
Ка-32А11ВС/Ка-31М/Ка-32М		2	2
военных на внешний рынок		44	39
военных на внутренний рынок		49	37
Количество поставленных авиационных двигателей	единиц	841	791
на внешний рынок		497	591
на внутренний рынок		344	200
Количество поставленных неавиационных двигателей	единиц	528	482
на внешний рынок		1	55
на внутренний рынок		527	427

*Все показатели результатов работы отрасли - по оперативным данным ФГУП «ВНИИ «Центр».

2.2 Основные результаты реализации в 2020 году Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности»

Уточнённой 20 марта 2020 года Постановлением Правительства РФ № 312 Госпрограммой определены цели, задачи и направления производственного развития авиационной промышленности, финансовое обеспечение и механизмы реализации предусмотренных мероприятий, показатели их результативности.

Основной целью Госпрограммы остаётся создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для удовлетворения потребностей внутрироссийских перевозок с увеличением объёма валовой добавленной стоимости в авиационной промышленности.

Ресурсное обеспечение на реализацию Государственной программы за счёт бюджетных ассигнований из федерального бюджета на 2020 год составило 82,3 млрд. рублей, что в два с лишним раза больше, чем было предусмотрено на этот год ранее Федеральным законом от 05.12.2017 г. №362-ФЗ (40,574 млрд. рублей).

В том числе на выполнение подпрограмм уточнённой Госпрограммы в 2020 году из федерального бюджета было выделено:

№1 «Самолётостроение» - 55,5 млрд. рублей;

№2 «Вертолётостроение» – 2,4 млрд. рублей;

№3 «Авиационное двигателестроение» - 12,4 млрд. рублей;

№4 «Авиационные агрегаты и приборы» - 2,6 млрд. рублей;

№7 «Авиационная наука и технологии» - 7,7 млрд. рублей;

№8 «Комплексное развитие отрасли» - 2,7 млрд. рублей.

Все дополнительно выделенные бюджетные средства были направлены на поддержку производственных корпораций отрасли (подпрограммы №1-№4). При этом бюджетные ассигнования на подпрограммы №7 и №8, наоборот, были существенно урезаны.

Привлечено внебюджетных средств на реализацию мероприятий Государственной программы в 2020 году в размере более 6,6 млрд. рублей.

Постановлением Правительства РФ от 29 марта 2021 года №480 Госпрограмма была снова уточнена, ниже приведены плановые показатели поставки продукции авиационной промышленности на 2021 год с учётом последней корректировки.

Оценка выполнения целевых индикаторов Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» в 2016-2020 годах и план на 2021 год:

Наименование показателя		2016 год		2017 год		2018 год		2019 год		2020 год		2021 г.
		план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	
Количество поставленных самолётов гражданской и государственной авиации (за исключением малой авиации)	ед.	198	136	129	133	135	121	104	73	86	62	94
Количество поставленных вертолётов	ед.	390	169	220	213	234	169	262	153	164	141	196
Количество поставленных авиационных двигателей	ед.	1961	844	1185	955	937	845	835	843	911	791	867
Количество поставленных неавиационных двигателей	ед.	114	423	360	314	565	544	598	534	468	482	593

2.2.1 Подпрограмма «Авиационная наука и технологии»

В 2020 году организациями и предприятиями отрасли была продолжена работа по формированию научно-технического задела, направленного на развитие отрасли, создание и производство новой отечественной авиационной техники в объёмах, предусмотренных уточнённой Государственной программой РФ «Развитие авиационной промышленности».

Работы проводились по всем приоритетным направлениям авиационной науки и реализации государственной политики в сфере авиационной деятельности.

В соответствии с Планом НИОКР на 2020 год по Госпрограмме РФ «Развитие авиационной промышленности», утверждённым приказом Минпромторга России от 24 декабря 2020 года №4624, ведущими научно-исследовательскими институтами отрасли выполняется комплекс научных исследований, направленных на развитие науки и технологий в авиастроении, технологической и инженерной инфраструктуры.

ФГБУ «Научно-исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского», объединяющий и координирующий деятельность ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИАС, СибНИА, Государственного казённого научно-исследовательского полигона авиационных систем, в 2020 году в соответствии с государственным заданием от 26 декабря 2019 года выполнял НИР «Исследования по разработке системы управления созданием и внедрением авиационных технологий в рамках перспективных комплексных научно-технологических проектов с учётом национальных и международных стандартов».

Работа центра выстраивается в соответствии с «Планом деятельности федерального государственного бюджетного учреждения «Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского» по развитию науки и технологий в авиастроении на 2016 – 2030 годы», утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 сентября 2016 года № 1959-р.

В рамках НИР создана научно-техническая продукция и проекты нормативно-правовых и нормативно-технических документов.

ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского»

Среди проектов института в 2020 году было участие в создании многоцелевого истребителя пятого поколения Су-57, модернизации со значительным импортозамещением ближнемагистрального узкофюзеляжного пассажирского самолёта Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), создании среднемагистрального узкофюзеляжного пассажирского самолёта MC-21-300, среднего транспортного самолёта Ил-276, перспективного космического корабля «Федерация», работы по гиперзвуку и другие.

Приоритетными в ЦАГИ оставались проекты по действующим авиационным программам (самолёты MC-21 и SSJ100), а также проекты, формирующие новый технологический базис для создания малой региональной и сверхзвуковой деловой авиации, ориентированной прежде всего на решение социально-экономических задач, а также работы по модернизации широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта Ил-96 и др.

В 2020 году выполнялась НИР «Комплексная научно-технологическая разработка НТЗ в обеспечение создания сверхзвукового гражданского самолёта с набором критических технологий».

В рамках НИР по комплексным исследованиям и формированию НТЗ, обеспечивающих создание конструктивно-технологической платформы гражданских самолётов «малой авиации» следующего поколения, в ЦАГИ совместно с соисполнителем СибНИА сконструировали и изготовили из отечественных полимерных композиционных материалов демонстратор силовой конструкции крыла перспективного 9-местного самолёта авиации общего назначения. Результаты исследований показали, что отечественные материалы не уступают зарубежным. В 2021 году намечено провести прочностные испытания изготовленной конструкции крыла, результаты которых должны подтвердить правильность выбранных технических

решений, и выдать рекомендации для её применения в самолётах «малой авиации».

В ЦАГИ работает центр компетенций, разрабатывающий совместно с российскими и европейскими коллегами концепцию использования воздушного пространства беспилотниками, что во многом определит требования к безопасности самих беспилотных воздушных судов и к функциям их бортового оборудования.

По сверхзвуковому деловому пассажирскому самолёту ведутся работы по полноценному лётному демонстратору этого объекта.

Названные проекты и направления деятельности ЦАГИ осуществляются на современной научной основе благодаря решению ряда задач по поддержанию и развитию мощной экспериментальной и полигонной базы института.

Финансируются эти направления, прежде всего, в рамках госконтрактов Министерства промышленности и торговли РФ, а также грантов Российского фонда фундаментальных исследований и по договорам с отечественными опытно-конструкторскими бюро, входящими в Объединённую авиастроительную корпорацию. Роль Минпромторга России в формировании направлений исследований ЦАГИ является определяющей: с этим ведомством заключаются контракты на ведение работ по перспективным тематикам.

ФГУП «ЦИАМ имени П.И. Баранова»

В 2020 году, реализуя функции Государственного научного центра Российской Федерации в области авиадвигателестроения, ЦИАМ выполнил большой объём работ по научно-техническому обеспечению решения всего спектра актуальных задач отрасли, включая активное участие совместно с АО «ОДК» и предприятиями авиадвигателестроения в приоритетных проектах по созданию и модификации: ПД-14 для МС-21, перспективного изделия для ПАК ФА, силовой установки для ПАК ДА, ТВ7-117В для Ми-38, ПД-35, ориентированного на перспективный российско-китайский широкофюзеляжный дальнемагистральный самолёт, СМ-100, ПС90А, НК-12МПМ, Д-18Т, УБЭ-1700, ВК-800С, RED A03, ГТУ-110, а также для вертолёт Ми-171А2, Ми-8АМТ, Ка-62, Ми-38 (с новым рулевым винтом), Ми-26Т2В. Одними из приоритетных являются задачи по созданию совместно с АО «ОДК-Авиадвигатель» НТЗ двигателя с тягой более 30 тонн для широкофюзеляжных дальнемагистральных пассажирских самолётов. В 2020 году по всей указанной тематике были продолжены научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

ФГУП «ГосНИИАС»

В 2020 году в ГосНИИАС были продолжены научно-исследовательские работы по следующим направлениям:

- исследования по созданию бортовых интегрированных систем обеспечения безопасности полёта воздушных судов;
- формирование научно-технического задела по техническим решениям, а также исследование и разработка новой функциональности для создания конкурентоспособного бортового оборудования и общесамолётных систем проектов воздушных судов поколения 2020- 2030 годов;
- развитие перспективных направлений, связанных с высокоинтеллектуальными информационными системами и технологиями.

ФГУП «ВИАМ»

В 2020 году ВИАМ были продолжены работы (НИР) по следующим темам:

- участие в проектах пятого поколения ПД-14 и ПД-35;
- разработка и исследование лёгких конструкционных и функциональных материалов нового поколения и систем защиты для них, обеспечивающих использование их потенциальных возможностей в условиях эксплуатации;
- разработка и квалификация новых композиционных материалов на основе отечественных армирующих наполнителей, технологий изготовления элементов планера с применением лёгких металлических, гибридных и полимерных композиционных материалов и производственных технологий нового поколения;

- другим направлениям исследований материалов, технологий их производства и практического использования в авиастроении и других отраслях.

Использование разработок ВИАМ при создании авиационного двигателя пятого поколения ПД-14 позволило снизить удельный расход топлива на 12%, повысить его экологическую безопасность. В 2020 году продолжалось объединение усилий ВИАМ и ОДК по проектам на принципах «материал-технология-конструкция», в том числе по перспективному двигателю ПД-35, с применением материалов нового поколения.

Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов имеет статус промышленного комплекса.

АО «ЛИИ имени М.М. Громова»

ЛИИ в 2020 году продолжил разработку технологий лётных исследований в интересах создания НТЗ и перспективных технологий лётных испытаний и сертификации новой авиационной техники.

Для повышения достоверности получаемой при испытаниях измерительной информации ЛИИ продолжает совершенствовать парк своих летающих лабораторий, оснащая их самыми современными цифровыми средствами сбора данных, системами бортовых измерений (СБИ), с привлечением ведущих отечественных предприятий по созданию систем промышленных измерений. В том числе в 2020 году продолжались лётные испытания двигателя ПД-14, проведен ряд полётов летающей лаборатории нового поколения, созданной институтом на базе самолёта Ил-76 совместно с разработчиком двигателя АО «ОДК-Авиадвигатель».

ФГУП «СибНИА имени С.А. Чаплыгина»

В СибНИА в 2020 году были продолжены научно-исследовательские работы по системной интеграции инновационных технологий, обеспечивающих создание конструктивно-технологической платформы перспективных самолётов «малой авиации» следующего поколения для местных воздушных линий и региональных перевозок. Ведётся изготовление демонстраторов технологий для создания воздушных судов местных авиалиний.

ФКП «ГК НИПАС»

ГК НИПАС в 2020 году продолжил исследования по разработке методов и средств испытаний крупногабаритных элементов воздушных судов на высокоэнергетические ударные воздействия в условиях аварийной посадки.

2.2.2 Подпрограмма «Самолётостроение»

Основной целью гражданского авиастроения в соответствии с уточнённой Госпрограммой является создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для удовлетворения потребностей внутрироссийских перевозок. Ранее ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» (ОАК) планировала выйти к 2025 году на производство 120-140 гражданских самолётов всех типов в год, в том числе по 70 МС-21. Также в планах ОАК до 2035 года увеличить долю выручки от продаж гражданских самолётов.

Корпорация работает над несколькими приоритетными проектами гражданских пассажирских самолётов: «флагманским» среднемагистральным МС-21, ближне-магистральным SuperJet-100, Ил-114-300 для региональных перевозок, а также модификацией широкофюзеляжного дальнемагистрального Ил-96 (Ил-96-400М).

В качестве перспективных проектов идёт совместная с КНР разработка российско-китайского дальнемагистрального широкофюзеляжного самолёта CR929 и продолжены научные изыскания для создания по предложению Президента России сверхзвукового пассажирского авиалайнера.

В 2020 году поставлено 12 гражданских самолётов, в том числе 9 SSJ-100 и ещё три самолёта малой авиации L-410 UVP E-20.

Таким образом, пока предлагаемый ОАК отечественным пассажирским авиакомпаниям типаж самолётов представлен всего одним выпускаемым серийно узкофюзеляжным ближнемагистральным SSJ-100, что никоим образом не удовлетворяет потребности внутрироссийских перевозок. В результате в 2020 году продолжилась тенденция увеличения доли самолётов зарубежного производства в российских авиакомпаниях.

На конец 2020 года **в составе парка гражданской авиации России** находится: магистральных самолётов - 810, из которых 631 – иностранного производства и 129 - отечественного (в коммерческой эксплуатации всего 742 магистральных самолёта, из которых 616 зарубежных); региональных самолётов – 193, из них 89 иностранного производства и 104 - отечественного (в коммерческой эксплуатации всего 173); грузовых самолётов – 107, из них 78 отечественного производства и 29 - иностранного (в коммерческой эксплуатации всего 95); деловых самолётов - 79, все иностранного производства; многоцелевых лёгких самолётов – 435, в том числе 307 отечественного производства (из них 292 – ветераны Ан - 2) и 128 – иностранного производства (включая чешские L-410, собираемые по лицензии на Уральском заводе гражданской авиации из машинокомплектов, поставляемых из Чехии).

Парк гражданских вертолётв России состоит из 1564 машин, из которых 964 отечественного производства и 600 - иностранного (в коммерческой эксплуатации всего 1065, из которых 902 – отечественных).

Таким образом, на конец 2020 года в составе российского гражданского парка ВС находилось 1674 самолёта и вертолётв иностранного производства.

В 2020 году спрос на новую авиатехнику во всём мире значительно сократился из-за резкого спада авиаперевозок в связи с карантинными мерами в рамках объявленной борьбы с гриппом коронавирусного типа. Российские авиакомпании в 2020 году перевезли 69,2 млн. пассажиров, что на 46 процентов меньше, чем в предыдущем году. При этом международные перевозки упали на 76 процентов, а внутренние – на 23 процента. По прогнозам экспертов, взаимосвязанные рынки авиационных услуг и авиатехники будут восстанавливаться долго: неизбежны банкротства многих авиакомпаний, в связи с чем вторичный рынок авиатранспортной техники будет насыщен более дешёвыми предложениями на приобретение самолётов.

Непосредственно на производственную деятельность предприятий авиационной промышленности России карантинные меры, вводимые органами государственной власти, не оказали значительного влияния: весной 2020 года на небольшой срок была приостановлена сборка серийных машин только на воронежском и таганрогском авиазаводах, а на остальных отечественных авиазаводах по этой причине производство авиатехники не останавливали.

Количество произведенных гражданских самолётов в 2009 – 2020 годах:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (план)
Магистральные и региональный самолёты (штук)	14	7	11	20	36	38	27	30	38	37	17	15	22

МС-21 (Як-242) - среднемагистральный пассажирский самолёт



По планам ПАО «ОАК», входящей в ГК «Ростех», и Минпромторга России МС-21 должен стать флагманским продуктом российского гражданского авиастроения: в ближайшие два десятилетия авиакомпаниям нашей страны потребуется от 800 до 1000 самолётов в этом сегменте, в мире – порядка 30 тысяч новых самолётов этого

типа. При этом, по своим лётно-техническим характеристикам и экономичности МС-21 превосходит все существующие аналоги, что подтверждается результатами испытаний.

Воздушное судно создаётся в кооперации предприятий ГК «Ростех». В частности, холдинги Госкорпорации производят более 50% всей авионики МС-21, обеспечивают поставки титановых и композитных изделий. По заказу Минпромторга России в 2020 году проводился НИОКР по замене импортных материалов и изделий в конструкции МС-21 на отечественные аналоги.

АО «ОДК» является поставщиком двигателей ПД-14 для нового самолёта. 15 декабря 2020 года МС-21-310 (так назвали модификацию МС-21-300 с установленным двигателем ПД-14) совершил первый полёт.

Хотя, в соответствии с планом поставок МС-21, их ключевой отечественный заказчик "Аэрофлот" получит все самолёты с двигателями PW1400G-JM американской компании Pratt&Whitney, авиакомпания Red Wings - 12 машин с PW1400G-JM и четыре самолёта с ПД-14.

Российский двигатель ПД-14 от АО «ОДК» без дополнительного согласования с американской стороной может быть установлен на 315 из 630 МС-21. Но из первых 110 самолётов 75 будут выпущены с американским PW1400G-JM, и только 35 - с ПД-14, в следующей партии из 240 МС-21 российский двигатель получат 115 самолётов, американский - 125. Только с 631-го самолёта выбор двигателя останется на усмотрение заказчика.

Ещё в феврале 2018 года между ПАО "Аэрофлот" и ГК "Ростех" был подписан контракт на поставку 50 самолётов МС-21-300 с двигателями PW1400G-JM. Вместе с тем сертификация МС-21-300 с двигателями PW1400G-JM в России в очередной раз была отложена.

Получение сертификата типа Росавиации на МС-21-310 с двигателем ПД-14 намечено в 2022 году, а после этого запланирована валидация по европейским нормам агентства EASA.

Запуск серийного выпуска этого самолёта был перенесён на 2021 год. По заявлению Минпромторга России, имеющиеся твёрдые контракты, по которым поступили авансовые платежи, предусматривают поставку 175 самолётов МС-21 и с американским, и с российским двигателями. Набор дополнительных заказов на этот самолёт со стороны российских и зарубежных заказчиков предполагается начать после того, как темп серийного производства МС-21 выйдет на 30-40 самолётов в год. В дальнейшем ежегодный выпуск МС-21 намечается нарастить до 70 штук.

Необоснованные санкции США в отношении ПАО «ОАК» и ГК «Ростех» и прекращение поставки бельгийской компанией Solvay композитных материалов для «чёрного крыла», которые производит её американское подразделение, влияют на срок получения МС-21-300 сертификата типа.

В целом доля участия российских производителей в проекте МС-21 выше, чем в проекте «Суперджет-100». Но, как видно, даже меньшая зависимость от поставки комплектующих и материалов от компаний западных стран несёт неоправданно большие риски и требует планомерного импортозамещения.

АО «АэроКомпозит», отвечающее за производство композитного крыла, сформировало пул компаний, которые могут обеспечить композитными материалами на всём протяжении программы производства МС-21 с учётом её поэтапного наращивания с 20 до 70 самолётов в год. В числе основных участников кооперации по производству композитных материалов для МС-21, а также российско-китайского широкофюзеляжного лайнера CRJ929, завод Росатома в Алабуге, где уже производят угольное волокно, «ОНПП «Технология» имени Ромашина» в Обнинске (там производят композитное хвостовое оперение МС-21). В Ульяновске создано серийное производство кессонов крыла по передовой инфузионной технологии. Над созданием и технологиями производства отечественных композитных материалов для замены импортных также работают учёные и инженеры ФГУП «ВИАМ», МГУ.

При всех имеющихся преимуществах нового российского среднемагистрального самолёта всем участникам проекта, Минпромторгу и другим органам

власти России необходимо приложить немалые усилия и ресурсы для обеспечения сбыта МС-21 авиакомпаниям. Как отмечено в утверждённом распоряжением Правительства РФ 24 декабря 2020 года **Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года**, рынки гражданской авиационной техники (к настоящему времени – и российский) полностью заняты зарубежными производителями. Для того, чтобы заказчики осуществили замену импортных воздушных судов на новые российские, они должны обладать «прорывным» превосходством над конкурентами, чтобы экономия текущих расходов оправдывала приобретение новых российских самолётов, в том числе учитывая значительные дополнительные расходы на создание и освоение новой системы технического обслуживания и ремонта авиатехники, сети складов запасных частей, обучение лётного и инженерного составов.

Также на выбор со стороны авиакомпаний поставщика авиатехники влияют более доступные западным авиапроизводителям и их клиентам инструменты финансовой поддержки (кредиты, лизинговые программы, налоговые льготы и др.).

К важнейшим факторам в острой конкурентной борьбе за выход на рынок относится «кредит доверия» к компаниям-производителям, который за последние десятилетия в сегменте гражданских самолётов российской авиапромышленностью практически полностью утрачен, в том числе крайне неэффективной реализацией предыдущего «флагманского» проекта «Суперджет-100». И кредит доверия российским производителям гражданских самолётов придётся завоевывать заново даже в отечественных авиакомпаниях, не говоря уж о странах СНГ и дальнего зарубежья.

По расчётам ПАО «ОАК», в 2021 году корпорация «Иркут» должна выпустить первые шесть серийных самолётов МС-21-300, в 2022 году – 12 машин, в 2023 году – 25 машин, а к 2025 году обеспечить выход на 72 машины в год.

SuperJet -100 (SJ100) - ближнемагистральный пассажирский самолёт



В 2020 году АО «Региональные самолёты» (бывшая компания «Гражданские самолёты Сухого») в филиале ПАО «Компания «Сухой» - «Комсомольском – на - Амуре авиационном заводе им. Ю.А. Гагарина» были построены 12 самолётов SSJ100.

Первоначально запланированный выпуск «Суперджетов» сместился в сторону значительного снижения количества выпущенных самолётов. Это связано с дефицитом французско-российских двигателей SaM146 и их низким качеством, но прежде всего – с крайне плохо организованной поддержкой эксплуатации реализованных машин и, соответственно, большими проблемами со сбытом новых.

Всего в парке воздушных судов гражданской авиации России на конец 2020 года находилось 116 самолётов SSJ100.

Статистика выпуска самолётов SSJ100 по годам:

ГОД	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Выпущено	2	2	2	5	12	24	35	18	19	33	24	18	12

Проблема с двигателями SaM146 для самолётов SSJ100 обозначилась, начиная с 2018 года. Стало известно о конструктивных недостатках горячей части этого двигателя, за которую отвечает французская компания Snecma Moteurs - в камерах сгорания и маслосборниках появляются трещины. Причём, они появляются в два раза быстрее, чем это оговорено гарантией - через 2-4 тысячи лётных часов вместо 7,5-8 тысяч часов.

В декабре 2020 года в ПАО «ОАК» заявили, что SSJ100 после модернизации (**SSJ – New**) получит отечественные двигатели ПД-8.

В рамках программы SSJ – New импортозамещению подлежат десятки систем и компонентов, и по сути это будет новый самолёт. Изменится конструкция фюзеляжа, будет скорректирован его центр тяжести, установят новые крыло, шасси и ряд других новых агрегатов, инерциальную навигационную систему БИНС-2015...

Начиная с 2020 года многие предприятия в составе ГК «Ростех» включились в работу по данной программе. Завершить опытно-конструкторские работы по созданию SSJ – New планируется в 2023 году. Затем самолёту предстоит пройти сертификацию как отдельных систем, так и всего самолёта.

ГК «Ростех» запланировало до 2024 года поставить несколько десятков ранее невостребованных самолётов SSJ100 различным российским авиакомпаниям, в первую очередь авиакомпании «Red Wings», которую Госкорпорация контролирует через ПАО «ОАК».

В качестве первого шага на пути решения одного из ключевых недостатков проекта SSJ100 – плохого сервисного обслуживания и послепродажной поддержки самолётов со стороны производителя, в том числе в авиакомпаниях России, в 2020 году был введен в строй цех структурных ремонтов компонентов этого самолёта. В 2,5 раза, по сравнению с 2019 годом, вырос объём обслуживания компонентов, а перечень обслуживаемых агрегатов увеличен более, чем на 40 наименований. Расширение возможностей по ремонту позволяет снизить эксплуатационные расходы авиакомпаний за счёт отказа от преждевременной закупки новых компонентов. Сформирован пул длинноцикловых запасных частей, подготовлены логистические центры запасных частей для оперативной их поставки.

На базе создаваемой системы послепродажного обслуживания SSJ100 намечается также обслуживать самолёты МС-21 и Ил-114.

L-410 – региональный самолёт



В 2020 году произведено и поставлено 3 машины 19-местных L-410. Этот самолёт с 1969 года выпускался в Чехословакии, а сейчас рассматривается Минпромторгом и Минтрансом России в качестве базового регионального. Его производство развёрнуто Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА, в составе ГК «Ростех») - резидентом "Титановой долины" в Екатеринбурге, где в 2018 году был открыт сборочный цех площадью 12,5 тыс. кв. метров.

Сейчас в российских авиакомпаниях эксплуатируется около 40 самолётов L-410, которые в 2020 году перевезли половину пассажиров на местных авиалиниях.

Летом 2018 г. на самолёте был испытан двигатель ВК-800С с винтом ступинского ОАО «НПП "Аэросила"». Сертифицировать самолёт с российскими двигателями и винтами намечалось на 2020-2021 годы. Планируется, что программа импортозамещения позволит достичь уровня локализации в 72-74%. В Чехии по кооперации выполняется сборка планера, высокоинтеллектуальная производственная часть локализована в России.

Ил-96-400М - широкофюзеляжный дальнемагистральный самолёт



Во исполнение указаний Президента РФ проводится работа по модернизации Ил-96. На базе модификации Ил-96-300 с удлинённым на 9,65 метра фюзеляжем и увеличенной на 20 тонн максимальной массой планировали в течение трёх лет создать дальнемагистральный Ил-96-400М. Для обновлённого самолёта намечается оформить дополнение к сертификату типа на Ил-96-300.

На воронежском авиазаводе намечали достроить в 2020 году опытный образец перспективного авиалайнера Ил-96-400М на 390 пассажиров, но из-за очередного перераспределения госбюджетного финансирования его постройку притормозили. ПАО «ОАК» заявляло о своих планах построить первые шесть серийных Ил-96-400М за 2021-2024 годы. На него будут ставиться более мощные двигатели ПС-90А1, а в дальнейшем - создаваемые двигатели пятого поколения ПД-35. По своим характеристикам обновлённый авиалайнер не будет уступать зарубежным конкурентам.

Это единственный на сегодня российский широкофюзеляжный дальнемагистральный пассажирский самолёт, который в случае введения жёсткого санкционного режима и прочих неприятностей способен обеспечить массовую перевозку пассажиров на территории страны и за рубеж, в том числе при использовании в качестве мобилизационного резерва.

Ил-114-300 – региональный турбовинтовой пассажирский самолёт



16 декабря 2020 года совершил первый полёт опытный образец усовершенствованного регионального турбовинтового пассажирского самолёта Ил-114-300 с отечественными двигателями ТВ7-117СМ, предназначенный для лётных испытаний.

Ил-114-300 делают исключительно в кооперации отечественных предприятий: в производстве задействованы самолётостроительные

заводы АО «РСК «МиГ», Нижнего Новгорода, Ульяновска, Воронежа, а также АО «КАПО-композит».

Самолёт рассчитан на 52 – 64 пассажира с дальностью полёта до 5 – 6 тыс. км, крейсерская скорость – 500 км. час, высота полёта – 7600 м. Ил-114-300 заменит Ан-24 и Ан-26.

Запустить в серию Ил-114-300 планируют с 2021 года.

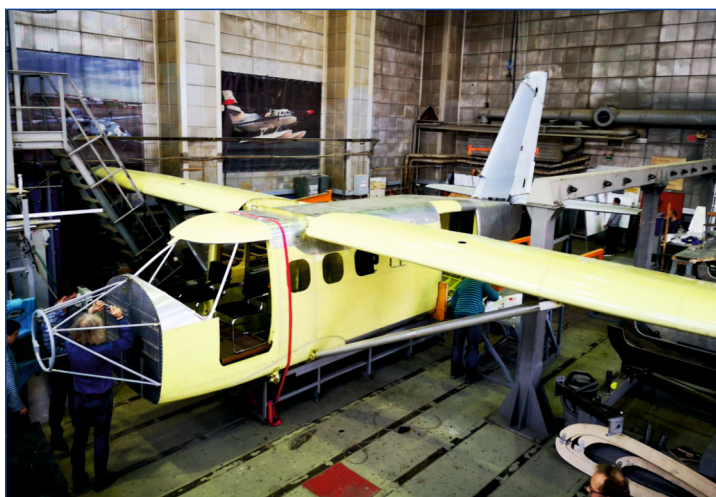
Многоцелевые лёгкие самолёты ТВС-2ДТС и ЛМС-901 «Байкал»



Производство композитного самолёта **ТВС-2ДТС**, который должен был заменить легендарный «кукурузник» Ан-2, готовилось на АО «Улан-Удэнский авиационный завод», начало серийного выпуска было намечено на 2019-2020 годы. Пока самолёт представлен в единственном экземпляре и является демонстратором технологий. ФГУП «СибНИА» совместно с Минпромторгом России проводит ОКР для серийного выпуска.

Однако по вновь проведенному конкурсу победителем по разработке лёгкого многоцелевого самолёта (ЛМС) АОН стала дочерняя компания Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) – ООО «Байкал-инжиниринг» (Улан-Уде).

Среди причин отказа от проекта ТВС-2ДТС указывалось, что у машины СибНИА имеется значительная доля зарубежных комплектующих, что применение композитов в планере самолёта затруднит его ремонт в процессе эксплуатации на небольших аэродромах, расположенных в глубинке, и не соответствует ряду требований действующих норм лётной годности.



Сейчас проект по созданию девятиместного **ЛМС-901 «Байкал»** оценивается в 4,5 млрд. рублей, включая типовую сертификацию. До конца 2021 года должен быть изготовлен первый опытный образец ЛМС-901 для проведения статических испытаний. Лётные испытания этого самолёта, планер которого делают из металла, должны начаться в 2021 году. Презентацию опытного образца ЛМС-901 планируется провести на МАКС-2021. С 2024 года он должен пойти в серийное производство.

Также одной из причин отказа от проекта ТВС-2ДТС было названо использование в качестве силовой установки американского ТВД Ханиуэлл ТРЕ331-12UAN и американского воздушного винта компании «Хартзелл Пропеллер». Но на первом этапе и на ЛМС-901 будет устанавливаться тот же американский двигатель. В дальнейшем импортный двигатель планируют заменить на отечественный ТВД ВК-800С, создание которого затягивается.

Перспективные сверхзвуковые пассажирские самолёты

В 2020 году в ЦАГИ продолжились работы по тематике пассажирских сверхзвуковых самолётов, полёты которых прекратились с выводом из эксплуатации советского Ту-144 и французского Concorde. ОАК совместно с ЦАГИ при участии ПАО «Туполев» ведут предпроектные работы по перспективному сверхзвуковому пассажирскому самолёту. Также в работе над решением профильных задач по созданию сверхзвукового самолёта участвуют ВИАМ, ЦИАМ, АО «ОДК-Авиадвигатель». В ближайшее время обещают представить возможные компоновки. Лётный образец может быть готов через несколько лет.

Модель другого сверхзвукового бизнес-джета - лёгкого делового самолёта презентовало ЦАГИ ещё в 2018 году на Гидроавиасалоне в Геленджике. По расчётам, этот самолёт сможет летать со скоростью 1800 км/ч на расстояние до 7 тыс. км.

2.2.3 Подпрограмма «Вертолётостроение»

В целом вертолётными заводами России, входящими в АО «Вертолёты России» Госкорпорации «Ростех», в 2020 году вертолётов всех типов произведено 153 (при плане 262) и поставлено 141 (план 164).

Но при этом значительно увеличены производство и поставка гражданских вертолётов – до 84, что на 21 больше, чем в 2019 году. В том числе на экспорт поставлено 36 гражданских вертолётов (в предыдущем году – 9).

АО «Вертолёты России», как и другие холдинги ОПК, обновило стратегию развития с акцентом на диверсификацию – увеличение доли гражданской продукции не менее, чем до 30% к 2025 году и до 50% к 2030 году.

В новой стратегии холдинга в целях диверсификации предусмотрены модернизация предприятий, расширение модельного ряда гражданских вертолётов, развитие системы послепродажного обслуживания.

Одним из проектов АО «Вертолёты России» является создание перспективного коммерческого вертолёт в среднем весовом сегменте ПСКВ (RACHEL), подготовку аванпроекта которого завершили.

Холдинг активно продвигает свою продукцию на внутренний и внешний рынки. В 2020 году он участвовал практически во всех более-менее значимых зарубежных и российских авиасалонах и выставках.



ПАО «Казанский вертолётный завод» (ПАО «КВЗ») в 2020 г. построено около 60 вертолётов военного и гражданского назначения.

Начались поставки транспортного вертолёт средней грузоподъёмности **Ми-38**.



Была продолжена работа по модернизации универсального вертолёт по проекту **«Ансат-М»**, в первую очередь направленная на улучшение его эксплуатационных качеств в условиях Крайнего севера. В рамках модернизации увеличена дальность полёта, улучшена путевая устойчивость. Внесённые изменения в конструкцию вертолёт «Ансат-М» позволили уменьшить его вес и повысить лётные характеристики.

Также были установлены новое бортовое радиоэлектронное оборудование и противообледенительная система.

Серийные поставки «Ансат-М» планируется начать в 2021 году.

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (АО «У-УАЗ») в настоящее время специализируется на производстве вертолётов **Ми-8АМТ (Ми-171Е), Ми-171, Ми-171А2 и Ми-8АМТШ (Ми-171-Ш)**. В 2020 году на авиазаводе в Бурятии планировалось выпустить около 70 вертолётов, из них 50 процентов – гражданского назначения.

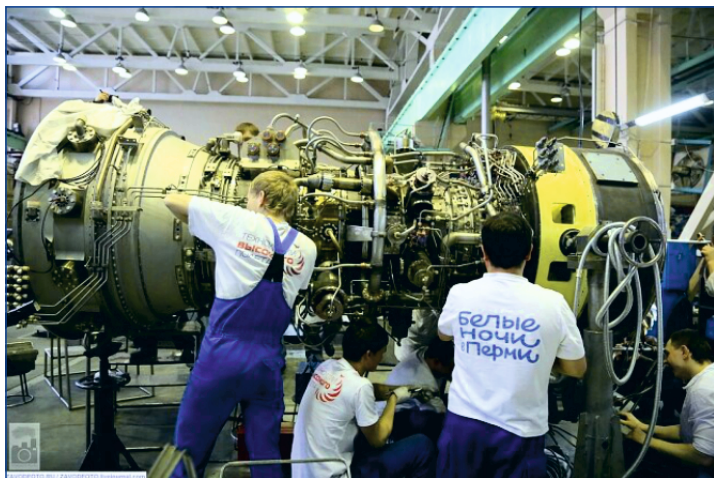


На **ПАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина»** продолжается изготовление первой партии из шести серийных вертолётов средней грузоподъёмности **Ка-62**. При этом завершение сертификации данного перспективного вертолёт-а было перенесено на 2021 год. На этот же год запланирована сдача заказчикам первых серийных вертолётов Ка-62.

В 2020 году на авиазаводе «Прогресс» построили два модернизированных ударных вертолёт-а **Ка-52М**. Первый полёт этой усовершенствованной боевой винтокрылой машины состоялся 10 августа 2020 года.

2.2.4 Подпрограмма «Авиационное двигателестроение»

Основные задачи и направления технологического развития **АО «Объединённая двигателестроительная корпорация» (ОДК)** в составе ГК «Ростех» - это использование при создании перспективных российских газотурбинных двигателей авиационного, промышленного и морского применения полимерных композиционных материалов, аддитивных технологий, высокотемпературных материалов, создание и внедрение новых прорывных конструктивных схем и технологий "более электрических" двигателей, а также внедрение суперкомпьютерных технологий.



По оперативным данным в 2020 году АО «ОДК» поставил 791 авиационный двигатель, что на 50 меньше, чем в предыдущем году. Поставка неавиационных двигателей возросла на 46 штук (всего 482).

Приоритетными у АО «ОДК» остались проекты авиационных двигателей пятого поколения:

- **ПД-35** (перспективный двигатель тягой 35 тонн) – проект двухконтурного турбовентиляторного двигателя сверхбольшой тяги (с тягой на взлёте

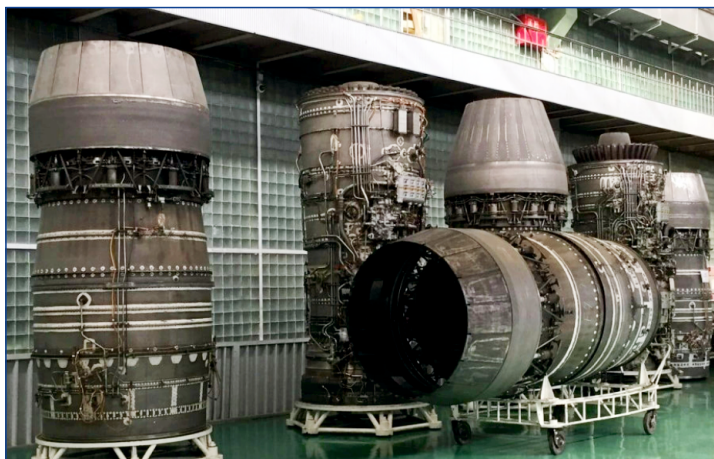
от 33 до 40 тонн). Общий объём инвестиций в проект ПД-35 составил 180 млрд рублей. Головной разработчик – АО «ОДК-Авиадвигатель», головной изготовитель – АО «ОДК-Пермские моторы». Предполагается, что этот двигатель будет устанавливаться на широкофюзеляжные дальнемагистральные самолёты Ил-96-400М и российско-китайский CRJ929.



- Производство двигателя **ПД-14** и разработка его модификаций ПД-14А, ПД-14М, **ПД-10**, **ПД-8**. Первый полёт двигателей ПД-14 был осуществлён в составе самолёта МС-21-300 на аэродроме иркутского авиазавода 15 декабря 2020 года.

На предприятиях АО «ОДК» в 2020 году осуществлялись разработка и выпуск авиадвигателей:

- **ТВ-7-117СТ** для самолётов Ил-114-300 и Ил-112В;
- **ТВ-7-117В** для многоцелевого вертолёта Ми-38;



- **НК-32 и НК-32-02** для самолётов Ту-160 и Ту-160М (ремонт и модернизацию этих двигателей осуществляет самарский ПАО «Кузнецов» по программе «Ремонт авиационных двигателей НК-32» с завершением этих работ в 2021 году);

- **ВК-2500ПС** с базовым применением на вертолётах Ми-171А2 и Ка-32;



- **Ал-31ФН** для одновигательных истребителей китайского производства;

- **Ал-41Ф-1С** – турбореактивный двухконтурный двигатель поколения 4++ с тягой 14,5 тонны, с форсажной камерой и управляемым вектором тяги, увеличенным ресурсом. Двигатель позволяет самолёту развивать сверхзвуковую скорость без использования форсажа.

2.2.5 Подпрограмма «Авиационные агрегаты и приборы»

Цель подпрограммы – формирование отечественной конкурентоспособной отрасли авиационного агрегатостроения и приборостроения, продукция которой к 2025 году в части авиационных агрегатов и систем займёт 2,9 процента мирового рынка, а в части бортовых авиационных комплексов – 11,2 процента мирового рынка.

Холдинги этих подотраслей - **АО «Технодинамика»** и **АО «Концерн «Радиоэлектронные технологии»** (КРЭТ) в составе ГК «Ростех», а также предприятия этого профиля, не входящие в интегрированные структуры, продолжили активное выполнение мероприятий программы по импортозамещению всех критически важных агрегатов и приборов для летательных аппаратов и авиационных двигателей. Для этих целей в процесс создания, производства и сервисного обслуживания продукции внедряются новейшие эффективные технологии, в том числе аддитивные и информационные в рамках так называемой «цифровизации».

Организаторами Центра аддитивных технологий (ЦАТ) на базе АО «Московское машиностроительное предприятие им. В.В. Чернышева», помимо указанных холдингов подотрасли, являются и другие холдинги авиационного кластера Госкорпорации «Ростех» - АО «ОДК» и АО «Вертолёты России». При этом в двигателестроении России аддитивные технологии используются уже более 16 лет: только для предприятий АО «ОДК» данным методом из отечественных материалов ФГУП «ВИАМ» выпускает несколько сотен типов деталей.



АО «КРЭТ» в 2020 году продолжил разработку, производство и совершенствование комплексов бортового радиоэлектронного оборудования практически для всех российских гражданских и военных самолётов и вертолётов.

2.3 Основные результаты работы в 2020 году предприятий авиационной промышленности по производству и поставке авиатехники и авиационного вооружения в рамках реализации Гособоронзаказа



Всего в 2020 году Воздушно-космические силы (ВКС) России получили на вооружение 147 самолётов и вертолётов, как новой постройки, так и модернизированные образцы.

ВКС были переданы фронтовые истребители **Су-35С**, **Су-57**, перехватчики **МиГ-31БМ**, фронтовые бомбардировщики **Су-34**, учебно-боевые **Як-130** и другие военные самолёты.

Был полностью исполнен контракт на поставку 59 истребителей Су-35С, заключённый ещё в 2015 году. Кроме того, в июле 2020 года был закрыт и контракт от 2012 года на поставку 92 фронтовых бомбардировщиков Су-34.

После годичной паузы из-за аварии войскам для испытаний был передан первый серийный истребитель-бомбардировщик пятого поколения Су-57. До 2028 года должно быть произведено 76 этих самолётов, что позволит укомплектовать прорывной техникой три строевых полка.



В прошедшем году началась поставка самолётов-амфибий **Бе-200ПС** и **Бе-200ЧС** по перезаключённому контракту – два борта передали в состав авиации ВМФ.

Велись поставки самолётов военно-транспортной авиации. В частности, модернизированных **Ил-76МД-М** и **Ил-76МД-90А** новой постройки.

В 2020 году прошли четыре важных события, связанные с началом лётных испытаний образцов военной авиатехники:

✓ первый полёт модернизированного стратегического ракетносца-бомбардировщика **Ту-95МСМ**;

✓ первый полёт модернизированного стратегического ракетносца-бомбардировщика **Ту-160М** с новыми серийными двигателями **НК-32-02**;

✓ проведение комплексных испытаний ударно-транспортного вертолёт **Ми-8АМТШ-ВН**;

✓ первый полёт опытного образца модернизированного ударного вертолёт **Ка-52М**.



Указанная модернизация **Ту-95МСМ** является комплексной и затрагивает многие системы и узлы самолёта, включая двигательную установку (замена винтов), замену радиолокационной станции, навигационных систем и т.д. Всё это позволит улучшить основные характеристики и продлить срок службы стратегического самолёта не менее, чем на десять лет.



Другое значимое событие – это успехи по дальнейшей комплексной модернизации стратегического ракетносца-бомбардировщика Ту-160. Использование нового двигателя НК-32-02 разработки ПАО «Кузнецов» существенно улучшит характеристики самолёта, в том числе повысит практическую дальность полёта. Этот двигатель будет использован как на модифицированных вариантах уже

построенных машин (Ту-160М), так и на модификации **Ту-160М2** новой серии. В модернизированном варианте этого самолёта замене подверглись также и остальные системы – навигационные, связи, автопилот и т.д.

В семействе истребителей сложно продвигается проект новых **МиГ-35**. Их госиспытания пока не завершены, что не даёт перейти к серийной закупке этих превосходных лёгких истребителей, которые должны прийти на смену МиГ-29.



У бронированного ударного вертолёт Ка-52 «Аллигатор» большие перспективы: ещё в феврале 2019 года заместитель председателя Правительства Российской Федерации по вопросам оборонно-промышленного комплекса Ю.И. Борисов при посещении авиазавода «Прогресс» сообщил о планах закупки более 100 боевых вертолёт Ка-52 в рамках госпрограммы вооружения, рассчитанной на 2018-2027 годы. Однако он

добавил, что в дальнейшем будут закупаться только вертолёт новой модификации – **Ка-52М**. Позднее замминистра обороны России А.Ю. Криворучко уточнил, что планируется закупка 114 вертолёт Ка-52М.



войска, а после завершения испытаний пойдут большие партии ударных вертолётов Ка-52М.

За прошедшие годы удалось перевооружить на новые транспортные и боевые вертолёты большинство частей армейской авиации. В том числе в войска поступили более 200 новых Ми-28Н и Ка-52. В 2021 году в серию пойдёт новое поколение российских ударных вертолётов – лучше вооружённых и защищённых, более «зорких» в любое время суток. Первые серийные **Ми-28НМ** из заказа на 98 машин уже поступают в



для десанта и спецназа – **Ми-8АМТШ-ВН «Сапсан»**. Испытания этой боевой машины уже начали в 2020 году.

Хорошо отлаженное производство современных вариантов Ми-8 позволило насытить сотнями новых машин вертолётные части. Это дало возможность поставить вопрос о формировании дополнительных бригад армейской авиации для действий совместно с ВДВ. Для этого быстро продвигается создание новой «летающей БМП»



Динамично развивается беспилотная авиация военного назначения. Важным событием в этом сегменте боевой авиатехники является принятие на вооружение средневысотного беспилотного летательного аппарата большой продолжительности полета **"Орион"**. Данная разработка **АО "Кронштадт"** закрывает пробел в нише ударных беспилотников своего класса.



(базовой модификации), 14 военно-транспортных самолётов **Ил-76МД-90А** и два лёгких **ВТС Ил-112В**.

В 2020 году было заключено много новых контрактов между ПАО "ОАК" и Министерством обороны РФ, большая их часть – в августе во время проведения военно-технического форума «Армия-2020». В рамках этих закупок российские ВКС России получают 30 многоцелевых истребителей **Су-35С**, 24 фронтовых бомбардировщика **Су-34**



18 декабря 2020 года был заключён контракт на закупку 10 самолётов-заправщиков **Ил-78М-90А**. В общей сложности в ближайшие годы ВКС России должны получить 37 самолётов семейства Ил-76/78.

Министр обороны России С.К. Шойгу во время визита на ульяновский авиазавод **АО «Авиастар-СП»** поставил перед коллективом предприятия задачу увеличить темп производства самолётов-заправщиков Ил-78М-90А до 10 в год. Введенная на АО «Авиастар-СП» современная поточная линия с большой долей роботизированных процессов позволяет выпускать до 18 машин Ил-76/78 в год при необходимой организации и слаженной работе с другими предприятиями авиационного кластера – поставщиками материалов и комплектующих.



Для авиации ВМФ закупят 21 многофункциональный двухместный истребитель **Су-30СМ2**. Кроме того, в рамках форума были заключены новые контракты на ремонт и продление ресурса различных транспортных и пассажирских самолётов Вооружённых сил России.

Также будут приобретены 25 учебно-боевых самолётов **Як-130** и 20 лёгких Diamond DA-42T.

В сегменте авиационного вооружения **АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение»** в 2020 году реализовало необходимые меры, направленные на безусловное выполнение заданий по всей обширной номенклатуре изделий, в том числе для ВКС и Морской авиации, создаваемых и серийно производимых предприятиями холдинга.

Для выполнения в 2021 году напряжённых планов в рамках Государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружения от руководителей и коллективов предприятий авиационной промышленности всех подотраслей требуются значительные усилия, повышение организованности и ответственности.

2.4 Осуществление бюджетных ассигнований в объекты капитального строительства предприятий (организаций) авиационной промышленности в 2020 году

В 2020 году на мероприятия по капитальному строительству были запланированы бюджетные ассигнования в рамках одной программы в объёме 104,7 % от уровня 2019 года.

Задания по финансированию объектов капитального строительства (за счёт средств федерального бюджета) на 2020 год выполнены на 96,4%.

Наиболее существенные объёмы государственных капитальных вложений в 2020 году в рамках ФАИП были профинансированы по объектам предприятий (организаций) авиационной промышленности, входящих в Государственную корпорацию «Ростех», АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского».





III. РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ АО «АВИАПРОМ» В 2020 ГОДУ

3.1 Экономические результаты работы АО «Авиапром» в 2020 году

1. Сведения о положении АО в отрасли.

1.1. Разработчик рекомендаций по совершенствованию организации и функционирования отраслевой системы стратегического планирования в части развития материально-технической базы авиационной промышленности. **Ведущие специалисты в отрасли.**

1.2. Регулирование деятельности в области экспериментальной авиации, совершенствование и актуализация действующего фонда нормативных и методических документов для обеспечения безопасности полётов воздушных судов и повышения эффективности проведения лётных испытаний при разработке и производстве авиационной техники. Государственная функция в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 11.12.1997 №1552. **Конкуренты отсутствуют.**

1.3. Проектирование, строительство и поставка уникального оборудования на объектах авиационной отрасли. **Менее 10% рынка.**

2. Приоритетные направления деятельности Общества.

2.1 Участие в формировании и реализации государственной промышленной политики в авиастроении и смежных отраслях, обеспечивающей ускоренный переход на 5-й технологический уклад и закладывающей основы 6-го технологического уклада;

2.2 Развитие производственной, технологической и научно-исследовательской базы для создания и серийного производства конкурентоспособной авиационной техники, формирования опережающего научно-технического задела;

2.3 Реализация задач по регулированию авиационной деятельности в экспериментальной авиации России.

Хозяйственную деятельность Общества составляют: выполнение работ, оказание услуг. Деятельность осуществляется в рамках существующих направлений, внимание уделяется улучшению качественного уровня. К источникам дохода относятся госконтракты с Минпромторгом РФ в части НИР авиационной промышленности и хоздоговора с предприятиями авиационной промышленности.

Материальные изделия (товары) АО "Авиапром" не производит. Общество является арендодателем площадей. Оплата потребляемых энергоресурсов осуществляется в составе платежей за аренду и обслуживание помещений в общей сумме без расшифровки видов энергоресурсов.

Объём выполненных работ и оказанных услуг АО «Авиапром» с учётом соисполнителей в 2020 году составил 416 млн. рублей.

При этом выполнялись работы по следующим направлениям:

- научно-исследовательские работы;
- генподрядные, строительные и проектные работы;
- инжиниринговые работы и услуги;
- консультационные и иные работы и услуги.

3.2 Научно-исследовательская работа АО «Авиапром» и итоги выполнения госконтрактов и хоздоговоров по научно-исследовательским работам в 2020 году

В 2020 году общий объём выполненных Обществом научно-исследовательских работ составил 72,9 млн. рублей.

По государственным контрактам и договорам выполнены научно-исследовательские работы (НИР) по следующим темам:

«Исследования по повышению эффективности государственного регулирования деятельности в области экспериментальной авиации», (Шифр «Экспериментальная авиация-2»);

«Исследования по развитию и использованию производственно-технологического потенциала авиационной промышленности», (Шифр «МТБ-АП-Авиапром»).

Полученные результаты исследований положены в основу разрабатываемых Минпромторгом России мероприятий по повышению эффективности проведения лётных испытаний и обеспечения безопасности полётов экспериментальных воздушных судов при разработке и производстве авиационной техники, по развитию и использованию производственно-технологического потенциала авиационной промышленности.

3.3 Деятельность в освоении капитальных вложений

Итоги выполнения АО «Авиапром» подрядных и субподрядных работ по капитальному строительству, проектно-изыскательским и прочим работам и услугам в 2020 году

Объём выполненных работ и оказанных услуг АО «Авиапром» в 2020 году с учётом соисполнителей составил:

- проектирование производственных помещений – 208,7 млн. руб. без НДС;
- выполнение функций генподрядчика - 33,8 млн. руб. без НДС;
- комплектация предприятий оборудованием в рамках исполнения государственных контрактов – 53,1 млн. руб. без НДС;
- консультационные и инжиниринговые услуги – 46,3 млн. руб. без НДС.

3.4 Управление лётной деятельностью в экспериментальной авиации, проводимое УЛС АО «Авиапром» в 2020 году

В 2020 году в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 декабря 1997 года № 1552 Управление лётной службы (УЛС) АО «Авиапром» выполняло работы и услуги, связанные с регулированием деятельности в области экспериментальной авиации.

В том числе:

- а) выполнены работы по оказанию услуг нормативно-методического характера 47 авиационным организациям экспериментальной авиации;

б) в рамках выполнения НИР УЛС были разработаны и представлены в Департамент авиационной промышленности Минпромторга России проекты 4 нормативных документов:

- проект приказа Минпромторга России «О порядке допуска экспериментальных воздушных судов к перевозкам в коммерческих целях»;
- проект перечня и содержания вопросов для проверки знаний специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации;
- проект перечня упражнений для проверки профессиональных навыков специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации;
- проект приказа Минпромторга России о Руководстве по предотвращению авиационных происшествий с экспериментальными воздушными судами;

в) в соответствии с положениями Организационно-методических рекомендаций по организации и проведению лётно-испытательной работы в 2020 году (письмо директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга России от 19 декабря 2019 года № 91941/18), в 2020 году проведены следующие основные мероприятия:

- проверки организации и проведения лётно-испытательной работы, управления полётами и их обеспечения в 10 лётно-испытательных подразделениях авиационных организаций ЭА;
- проверки 8 аэродромов ЭА на предмет их допуска к эксплуатации.

При проведении проверок специалисты УЛС контролировали исполнение в лётно-испытательных подразделениях норм воздушного законодательства Российской Федерации, состояние безопасности полётов, учебно-материальной базы и другие вопросы.

Проведенные проверки выявили ряд недостатков в работе ЛИП авиационных организаций ЭА. Основные из них:

- положения о лётно-испытательных подразделениях требуют уточнений и доработок;
- не все специалисты авиационного персонала лётно-испытательных подразделений допущены к деятельности приказами руководителей авиационных организаций;
- требования Федеральных авиационных правил подготовки к полётам воздушных судов экспериментальной авиации и их экипажей, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полётов (ФАП-4855) выполняются не в полном объёме;
- программы подготовки специалистов авиационного персонала ЭА, в соответствии с требованиями нормативных документов, разрабатываются несвоевременно;
- вопросы обеспечения безопасности полётов, профилактики авиационных происшествий и инцидентов, другие вопросы, рекомендованные ФАП 4855, на методических советах лётно-испытательных подразделений рассматриваются не регулярно;
- анализ ошибок и отклонений от заданных режимов полёта, допущенных членами экипажей воздушных судов при выполнении полётных заданий, с использованием материалов объективного контроля не всегда проводится;
- планы мероприятий по устранению недостатков, выявленных при расследовании авиационных происшествий и инцидентов, при предыдущих проверках лётно-испытательных подразделений и аэродромов, отрабатываются не всегда своевременно и качественно, мероприятия выполняются не в полном объёме, контроль за выполнением планов со стороны руководителей авиационных организаций ЭА не налажен.

Результаты проверок доводились до руководителей авиационных организаций для принятия конкретных мер по устранению имеющихся недостатков, а также директору Департамента авиационной промышленности Минпромторга России.

г) разработаны и направлены в авиационные организации ЭА Организационно-методические рекомендации по организации и проведению лётно-испытательной работы в 2021 году (ОМР-2021).

д) в Школе лётчиков-испытателей им. А.В. Федотова (далее – ШЛИ) прошли обучение по программам переподготовки и повышения квалификации 388 специалистов авиационного персонала ЭА.

Специалисты УЛС:

- проводили занятия и контролировали учебный процесс в ШЛИ;
- принимали участие в заседаниях Центральной аттестационной комиссии ЭА (ЦАК ЭА);

- принимали участие в заседаниях Методического совета экспериментальной авиации по лётным испытаниям и его Президиума.

е) в 2020 году обеспечено свыше 30 международных полётов. Специалисты УЛС осуществляли контроль готовности экипажей и ВС к полётам.

ж) специалисты УЛС в 2020 году:

- рассматривали документы, представляемые для оформления и выдачи свидетельств о государственном учёте экспериментальных ВС, удостоверений о годности их к полётам, на продление ресурса ВС, программы испытаний авиационной техники и демонстрационных полётов (рассмотрено более 100 документов);

- рассматривали документы, представляемые для оформления и выдачи разрешений на эксплуатацию средств связи и РТО полётов (оформлено 17 разрешений);

- согласовывали с Главным штабом ВКС радиоданные работы средств связи и радиотехнического обеспечения полётов на аэродромах ЭА;

- осуществляли рассылку в лётно-испытательные подразделения кодов опознавания, сменных радиотелефонных позывных лётчиков, номеров рейсов полётов экспериментальных воздушных судов;

- выполняли различные поручения Департамента авиационной промышленности Минпромторга России (всего 27 поручений) по вопросам:

- обеспечения безопасности полётов;

- авиационной деятельности (выполнения полётов, лётно-методической работы, организации воздушного движения, использования воздушного пространства РФ, совершенствования структуры воздушного пространства РФ и другие);

- совершенствования нормативной правовой базы ЭА;

- участия в совещаниях, проводимых Минпромторгом России и другими федеральными органами исполнительной власти РФ по вопросам регулирования деятельности в области авиации;

- проверок деятельности лётно-испытательных подразделений.

з) в целях качественной организации и проведения профилактической работы по обеспечению безопасности полётов разработаны и направлены в авиационные организации ЭА анализы авиационных происшествий и авиационных инцидентов в экспериментальной авиации за первое и второе полугодия 2020 года, информационные письма по состоянию аварийности в экспериментальной, государственной и гражданской авиации.

В 2020 году в ЛИП ЭА авиационных происшествий не было. Учтено двадцать авиационных инцидентов (АИ).

15 (75%) АИ произошли из-за отказов авиационной техники, 5 (25%) АИ – из-за ошибок авиационного персонала в подготовке и эксплуатации авиационной техники.

В 2020 году налёт экипажей лётно-испытательных подразделений составил:

- общий налёт – 17 208 часов;

- испытательный налёт – 11 785 часов.

Специалисты УЛС участвовали в комиссиях по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

В 2020 году УЛС АО «Авиапром» выполнял работы в интересах ФГБУ «ЦАО»:

- лётные исследования в области гидрометеорологии и мониторинга окружающей среды с использованием экспериментального воздушного судна «Самолет-лаборатория Як-42Д № 42440 «РОСГИДРОМЕТ» и выполнение наземного технического обслуживания самолета-лаборатории, включая комплекс работ по поддержанию его летной годности в 2020 г.;

- лётно-исследовательские работы по искусственному регулированию осадков с применением самолета-лаборатории Як-42Д с целью улучшения погодных условий в г. Москва и на территории парка «Патриот» (Московская область, Одинцовский район);

- летно-исследовательские работы по искусственному увеличению осадков на территории Ставропольского края и для увеличения притока воды в водные объекты Республики Крым;

- летно-исследовательские работы по исследованию облаков и осадков в Московском регионе.

Результаты работы ЛИК УЛС АО «Авиапром» в 2020 году:

- выполнено полётов: 39

- налёт общий: 84 часа 50 минут

- налёт испытательный: 79 часов 22 минуты

По данному направлению выполнено работ на общую сумму 45 025 тыс. руб.

Планом работы УЛС на 2021 год предусмотрены следующие основные мероприятия:

- выполнение работ по оказанию услуг нормативно-методического характера с 45 авиационными организациями экспериментальной авиации.

- проверки организации и проведения лётно-испытательной работы, управления полётами и их обеспечения в 15 лётно-испытательных подразделениях авиационных организаций ЭА;

- проверки 9 аэродромов и вертодромов ЭА.

В рамках реализации плана нормотворческой деятельности Департамента авиационной промышленности Минпромторга России на 2021 год и выполнения НИР планируется разработать проекты нормативных (нормативно-технических) и методических документов:

- по внесению изменений в федеральные авиационные правила в части специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации;

- по положению об организации и порядке проведения объективного контроля в лётно-испытательных подразделениях авиационных организаций экспериментальной авиации;

- по порядку нанесения обозначений на экспериментальные воздушные суда;

- по инструкции о порядке ввода в эксплуатацию средств радиотехнического обеспечения полётов, авиационной воздушной электросвязи и систем светосигнального оборудования на аэродромах и вертодромах экспериментальной авиации;

- по организации и проведению в 2022 году лётно-испытательной работы в авиационной промышленности.

В связи с изменениями в воздушном законодательстве РФ планируется доработать ранее разработанные проекты нормативных документов.

3.5. Участие в подготовке и проведении международных авиакосмических салонов и выставок в 2020 году

Специалисты УЛС АО «Авиапром», по поручению Минпромторга России, осуществляли контроль за готовностью воздушных судов и экипажей к выполнению демонстрационных полётов:

- на Международном военно-техническом форуме «Армия-2020», г. Кубинка;

- при выполнении демонстрации эффективности и функциональных возможностей самолёта-амфибии Бе-200ЧС в противопожарных операциях в Турции;

- в фестивале «Байкальская миля», Бурятия;

- на авиационном празднике «Я выбираю небо», г. Казань;

- на праздновании Дня победы, г. Нижний Новгород.

Все полёты были выполнены без авиационных происшествий и инцидентов.

Планируемые мероприятия с участием УЛС АО «Авиапром» на 2021 год:

- Международный авиационно-космический салон «МАКС-2021», г. Жуковский;

- Международный военно-технический форум «Армия-2021», г. Кубинка;

- авиационный праздник «Я выбираю небо», г. Казань.

3.6 Корпоративная политика Общества

Корпоративное строительство в АО «Авиапром» в 2020 году осуществлялось в целях более эффективного выполнения задач, ориентированных на оказание предприятиям и организациям авиационной промышленности России – акционерам Общества консультационных, организационно-технических, информационных и других услуг, содействующих:

- комплексному развитию научно-производственной базы и повышению эффективности работы предприятий;
- обеспечению технологической безопасности;
- укреплению отраслевой кооперации предприятий России;
- регулированию лётно-испытательной работы в экспериментальной авиации;
- решению государственных задач в области авиационной деятельности.

В 2020 году Правлением АО «Авиапром» проводилась работа по анализу кадрового потенциала подразделений Общества, обеспеченности их материально-техническими и финансовыми ресурсами. Правлением АО «Авиапром» рассматривалась деятельность и перспективы развития подразделений Общества. Эти мероприятия позволили обеспечить ритмичную устойчивую работу подразделений в течение года, наметить конкретные пути их развития и определить необходимые для этого ресурсы.

Организационная структура АО «Авиапром» в течение 2020 года совершенствовалась с учётом объёмов, востребованности на рынке и важности выполняемых подразделениями работ и услуг.

АО «Авиапром» имеет заключённые ранее соглашения о сотрудничестве с производственными и научными предприятиями, общественными организациями отрасли для более эффективного взаимодействия. Все обязательства Общества по этим соглашениям распределены между фирмами АО «Авиапром», определены ответственные исполнители на уровне заместителей генерального директора Общества и последовательно выполняются.

3.7 Информационная политика Общества

АО «Авиапром» обеспечивает акционерам все возможности по участию в управлении Обществом и ознакомлению с информацией о деятельности Общества в соответствии с Федеральным Законом «Об акционерных обществах», Федеральным Законом «О рынке ценных бумаг» и нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг.

Основным принципом построения Обществом взаимоотношений с акционерами и контрагентами является разумный баланс интересов Общества, как хозяйствующего субъекта и как акционерного общества, заинтересованного в защите прав и законных интересов своих акционеров.

В целях информационного обеспечения работы АО «Авиапром» по оказанию предприятиям и организациям авиационной промышленности России и других стран СНГ – акционерам Общества консультационных, организационно-технических, информационных и других услуг, содействующих решению их стратегических задач, в 2020 году было продолжено выполнение комплекса мероприятий по планомерной публикации в отраслевых журналах аналитических материалов руководителей и ведущих специалистов АО «Авиапром» по следующим направлениям:

✓ по формированию и реализации государственной промышленной политики в авиастроении и смежных отраслях, обеспечивающей ускоренный переход на 5-й технологический уклад и закладывающей основы 6-го технологического уклада;

✓ по развитию производственной, технологической и научно-исследовательской базы для создания и серийного производства конкурентоспособной авиационной техники всех видов в целях обеспечения обороноспособности и социально-экономического развития Российской Федерации, обеспечения экспорта гражданской и военной авиационной техники и авиационного вооружения, формирования опережающего научно-технического задела;

✓ о реализации задач по регулированию авиационной деятельности в экспериментальной авиации России.

В связи со 110-летием создания в России первых в мире специализированных заводов по разработке и производству авиатехники и выпуску первых отечественных серийных самолётов (аэропланов) фабричного, а не кустарного производства, АО «Авиапром» подготовил и опубликовал в старейшем отраслевом журнале «Крылья Родины» объёмную статью со множеством редких фотографий «110 лет авиационной промышленности России: уроки истории». В ней в хронологическом порядке дан ёмкий анализ развития отечественного авиастроения с 1910 года до наших дней. Этот материал, также представленный на порталах в сети Интернет, был горячо воспринят авиационной общественностью России и многочисленными любителями авиации.

В 2020 году был подготовлен и издан юбилейный сборник аналитических публикаций генерального директора (2008-2019 г.), председателя Совета директоров (с 2019 г.) АО «Авиапром» В.Д. Кузнецова за последние десять лет по актуальным ключевым вопросам развития авиационной промышленности России с учётом её более чем векового опыта и национально-государственных интересов в авиационной деятельности.

Как и в предыдущие годы, на основе данных мониторинга нормативно-правовой базы авиастроения и в целом авиационной деятельности, состояния материально-технической базы предприятий отрасли, качества выпускаемой ими продукции, охраны труда, выполнения целевых индикаторов Госпрограммы РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», АО «Авиапром» обеспечивало информационную поддержку деятельности Департамента авиационной промышленности Минпромторга России. В том числе содействовало реализации политики министерства по повышению информированности авиационной общественности и в целом гражданского общества о состоянии и перспективах развития авиационной промышленности России.

Развивается корпоративный сайт АО «Авиапром», в котором помимо представительской и новостной информации публикуются аналитические материалы по текущим и перспективным работам АО «Авиапром» и предприятий-акционеров, а также по общим проблемам развития отрасли. На сайте создан раздел «Издания», в котором хорошо представлены все выпущенные АО «Авиапром» книги: их развёрнутые оглавления, аннотации и обзорные материалы.

На корпоративном сайте в специальном разделе «Акционерам и партнёрам» в открытом доступе представлена вся необходимая в соответствии с законодательством информация для акционеров Общества, включая Устав и годовые отчёты АО «Авиапром» за последние несколько лет.



Составной частью информационного обеспечения общепромышленных функций АО «Авиапром» было награждение общественными наградами, учреждёнными Советом директоров Общества:

Золотой медалью имени П.В. Дементьева (за заслуги в создании и организации производства новейших образцов авиационной техники, в реконструкции и модернизации мощностей научной и производственной базы авиационной промышленности);

присвоением **Почётного общественного звания «Ветеран авиационной промышленности»** (для работников, проработавших в отрасли не менее 30 лет, за большой вклад в развитие авиастроения);

присвоением **Почётного общественного звания «Надежда авиастроения»** (молодым (до 33 лет) специалистам, проработавшим в отрасли не менее 5 лет, за успешную и эффективную научную, рационализаторскую и изобретательскую деятельность, разработку и осуществление мероприятий, направленных на повышение эффективности организации производства и качества выпускаемой продукции).

В 2020 году и по итогам деятельности за этот период корпоративными общественными наградами были награждены работники **9** предприятий – акционеров Общества и заслуженные ветераны отрасли.

Золотой медалью имени П.В. Деметьева награждены **11** человек, в том числе:

Фролов Сергей Геннадьевич - главный конструктор по серийному сопровождению Ми-38 ПАО «Казанский вертолётный завод»;

Шеботнев Андрей Алексеевич – начальник отдела эксплуатационной документации ПАО «Казанский вертолётный завод»;

Шургин Павел Юрьевич - начальник бригады несущих систем ПАО «Казанский вертолётный завод»;

Бикметов Фирдаус Франсович - мастер производственного участка механического цеха №1 АО «Высокие технологии», г. Омск;

Исаков Сергей Владимирович - начальник сектора научно-исследовательского отделения №8 АО «ЛИИ им. М.М. Громова»;

Носик Татьяна Анатольевна - начальник отдела лётно-испытательного центра АО «ЛИИ им. М.М. Громова»;

Клевакин Геннадий Андреевич - штурман-испытатель 1 класса лётно-испытательного центра АО «ЛИИ им. М.М. Громова»;

Федосеев Николай Иванович - начальник экспериментально-исследовательского отдела АО «Омское машиностроительное конструкторское бюро»;

Злобин Андрей Владимирович - технический директор ОАО «НПП «Темп» им. Ф.Короткова»;

Мамаев Феликс Михайлович - ведущий инженер-конструктор Конструкторского отделения по разработке гидромеханических систем ОАО «НПП «Темп» им. Ф.Короткова»;

Ланшин Александр Игоревич - заместитель генерального директора по науке ФГУП «ЦИАМ имени П.И. Баранова».

Почётное общественное звание **«Ветеран авиационной промышленности»** присвоено **16** человекам.

Почётное общественное звание **«Надежда авиастроения»** присвоено 28 молодым специалистам ведущих научных и производственных предприятий отрасли.

Награды АО «Авиапром» являются формой признания авиационной общественностью личных заслуг и значительных достижений в области создания образцов авиационной техники и развития авиационной промышленности, а также способствуют повышению престижности работы на предприятиях отрасли среди молодых специалистов.

IV. ИТОГИ ФИНАНСОВО- ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «АВИАПРОМ» В 2020 ГОДУ

Общие итоги финансово-хозяйственной деятельности АО «Авиапром» за 2020 год характеризуются параметрами бухгалтерского баланса и сводными показателями финансовых результатов работы.

4.1 Бухгалтерский баланс акционерного общества «Авиационная промышленность» на 31 декабря 2020 года

(Тыс. рублей)

№№ п/п	Наименование статей	На 31 декабря 2020 года	На 31 декабря 2019 года
	АКТИВ		
1	Внеоборотные активы	466	285
2	Оборотные активы	281 463	193 608
	БАЛАНС	281 929	193 893
	ПАССИВ		
1	Капитал и резервы	56 773	55 805
2	Долгосрочные обязательства		
3	Краткосрочные обязательства	225 156	138 088
	БАЛАНС	281 929	193 893

4.2 Финансовые результаты

Отчёт о прибылях и убытках АО «Авиапром» за 2020 год (Тыс. рублей)

Показатель		2020 год	2019 год
Наименование	Код		
1	2	3	4
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг	010	416 235	499 118
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	-373 605	-451 149
Коммерческие расходы	030	-	-
Управленческие расходы	040	-34 395	-35 114
Прочие доходы и расходы			
Прочие доходы	090	1 067	1 022
Прочие расходы	100	-5 578	-4 916
Прибыль до налогообложения	140	3 724	8 961
Текущий налог на прибыль	150	-768	-1 806
Чистая прибыль отчётного периода	190	2 956	7 155

4.3 Чистые активы АО «Авиапром» и их характеристика

В соответствии с Законом РФ «Об акционерных обществах» Совет директоров публикует расчёт оценки стоимости и характеристику чистых активов общества:

4.3.1 Расчёт оценки стоимости чистых активов АО «Авиапром»

Расчёт стоимости чистых активов на 31.12.2020 г. (тыс. рублей)

Наименование показателя	Код строки бухгалтерского баланса	На 31 декабря 2020 года	На 31 декабря 2019 года	На 31 декабря 2018 года
Активы				
Нематериальные активы	1110	-	-	-
Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
Основные средства	1150	255	112	540
Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
Финансовые вложения долгосрочные	1170	138	138	138
Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-
Прочие внеоборотные активы	1190	73	34	77
Запасы	1210	7 796	8 232	8 439
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	-	155	1 603
Дебиторская задолженность *	1230	226 515	106 556	91 120
Финансовые вложения краткосрочные	1240	-	-	5 587
Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	36 215	65 614	68 621
Прочие оборотные активы	1260	10 937	13 051	415
ИТОГО активы	-	281 929	193 893	176 539
Пассивы				
Заёмные средства долгосрочные	1410	-	-	-
Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
Оценочные обязательства долгосрочные	1430	-	-	-
Прочие обязательства долгосрочные	1450	-	-	-
Заёмные средства краткосрочные	1510	5 000	-	-
Кредиторская задолженность	1520	218 767	133 029	119 237
Оценочные обязательства краткосрочные	1540	1 389	5 059	5 428
Прочие обязательства краткосрочные	1550	-	-	-
ИТОГО пассивы	-	225 156	136 088	124 665
Стоимость чистых активов	-	56 773	55 805	51 874

4.4 Состояние Уставного и Резервного капиталов Общества на 31 декабря 2020 года

Чистые активы Общества превышают размер оплаченного уставного капитала, а также сумму уставного и резервного капитала, что в соответствии с Законом «Об акционерных обществах» не требует корректировки размера уставного капитала.

4.5 Крупные сделки Общества

Совокупный объём лимитов банковских гарантий, кредитных лимитов в рамках решения собрания акционеров от 10.06.2020 г. составляет 480 000 тыс. руб., в том числе:

№ п/п	Кредитная организация	Лимит гарантий тыс. руб.	Срок действия лимита
1	ПАО «Промсвязьбанк»	180 000	31.12.2020
2	ПАО «РосДорБанк»	300 000	31.12.2022

Прогнозный объём портфеля заказов на 2021 г. составляет 788 586 тыс. руб.

4.6 Отчёт о совокупном объёме банковских гарантий и исполнении крупных сделок в 2020 году

Совокупный объём банковских гарантий, действовавших в 2020 г., составляет 218 050 тыс. руб. Получено 13 банковских гарантий. В том числе:

- две банковских гарантии по АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» (площадка г. Королёв);
- шесть банковских гарантий по АО «ОДК»;
- одна банковская гарантия по Минпромторгу России для исполнения научно-исследовательских работ, финансируемых из государственного бюджета;
- прочие организации – две банковские гарантии.

Из них:

ПАО «Промсвязьбанк» - 5 гарантий

ПАО «РосДорБанк» - 3 гарантии.

ПАО «Открытие» - 4 гарантии

ПАО «Банк Санкт Петербург» – 1 гарантия

2) По кредитам.

Общая сумма полученных заёмных средств в течение 2020 г. составляет 20 000 тыс. руб. Просроченной задолженности по кредитам и займам нет. Общая сумма начисленных и выплаченных процентов по заёмным средствам составляет 481 тыс. руб.

3) В отчётом 2020 г. Общество не совершало сделок, признаваемых в соответствии с законом №208-ФЗ «Об акционерных обществах», в отношении которых имелась заинтересованность.

4.7 Основные факторы риска, связанные с осуществлением деятельности Общества

4.7.1. Существенные риски создаёт высокая волатильность курсов валют. Некоторые контракты предусматривают поставку и монтаж импортного оборудования. Поскольку цены заключаемых контрактов являются твёрдыми и неизменными, повышение курса валют иногда ставит исполнение контракта на грань убытка.

4.7.2. Несмотря на безукоризненную репутацию, получить банковскую гарантию по ставке ниже 2,5% годовых практически невозможно. Выплаты банкам за банковские гарантии составили в 2020 г. 5 918 тыс. руб.

4.7.3. Неравномерное финансирование контрактов приводит к так называемым кассовым разрывам. Возникает необходимость привлечения заёмных средств для продолжения процесса исполнения контракта. Высокие кредитные ставки (не менее 10%) также утяжеляют себестоимость выпускаемой продукции и снижают конкурентоспособность Общества.

4.7.4. Серьёзные трудности создаёт работа через казначейские счета. Длительное оформление приводит к потере времени на открытие лицевых счетов (до двух недель), а отказ некоторых соисполнителей (поставщиков) от открытия казначейских счетов ставит под угрозу исполнение контрактов в установленные сроки.

4.8 Основные положения политики Общества в области вознаграждения и компенсации расходов органов управления

Основным критерием политики Общества в области вознаграждения членам органов управления Общества является достижение установленного Обществом уровня эффективности и рентабельности его производственной деятельности.

Членам Совета директоров Акционерного общества «Авиационная промышленность» согласно Положению о Совете директоров может выплачиваться за исполнение своих обязанностей вознаграждение и (или) компенсация расходов, связанных с исполнением функций члена Совета директоров.

Вознаграждение членам Совета директоров (включая членов Совета директоров, являющихся работниками Общества) выплачивается в рамках суммы, выделенной на нужды Совета директоров Общества при распределении чистой прибыли, утверждённой на годовом общем собрании АО «Авиапром» от 10.06.2020 года. Также членам Совета директоров АО «Авиапром», являющимся работниками Общества, выплачивается заработная плата и премии в соответствии с установленной системой оплаты труда.

Единица измерения: руб.

Наименование показателя	2020 год
Вознаграждение за участие в работе Совета директоров (все члены Совета директоров Общества, включая членов Совета директоров, являющихся штатными работниками Общества)	0
Зарботная плата членов Совета директоров, являющихся штатными работниками Общества	1 114 875
Премии членов Совета директоров, являющихся штатными работниками Общества	7 368 558
Комиссионные	-
Льготы	-
Компенсация расходов	-
Иные виды вознаграждений	-
ИТОГО	8 483 433

Все члены Правления Общества являются штатными работниками АО «Авиапром». Членам Правления Общества заработная плата и премии выплачиваются в рамках исполнения обязанностей в соответствии с установленной системой оплаты труда.

Единица измерения: руб.

Наименование показателя	2020 год
Вознаграждение за участие в работе Правления	-
Зарботная плата членов Правления Общества	1 365 080
Премии членов Правления Общества	11 172 050
Комиссионные	-
Льготы	-
Компенсация расходов	-
Иные виды вознаграждений	-
ИТОГО	12 537 130

4.9. Аудиторское заключение



КОРН-АУДИТ
— АУДИТОРСКИЕ УСЛУГИ —

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ГОДОВОЙ БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ»

*Акционерам АО "Авиапром"
и иным лицам*

Мнение:

Мы провели аудит прилагаемой годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности Акционерного общества «Авиационная промышленность» (АО «Авиапром») (ОГРН 1027700184181, 101000, г. Москва, Уланский переулок, д. 22, стр. 1), состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2020 года, отчета о финансовых результатах за 2020 год, приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах, в том числе отчета об изменениях капитала за 2020 год и отчета о движении денежных средств за 2020 год, пояснений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах за 2020 год, включая краткий обзор основных положений учетной политики.

Мнение

По нашему мнению, прилагаемая годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение Акционерного общества «Авиационная промышленность» по состоянию на 31 декабря 2020 года, а также его финансовые результаты и движение денежных средств за год, закончившийся на указанную дату, в соответствии с правилами составления бухгалтерской (финансовой) отчетности, установленными в Российской Федерации.

Основание для выражения мнения

Мы провели аудит в соответствии с Международными стандартами аудита (МСА). Наша ответственность в соответствии с этими стандартами описана в разделе «Ответственность аудитора за аудит годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности» настоящего заключения. Мы являемся независимыми по отношению к аудируемому лицу в соответствии с Правилами независимости аудиторов и аудиторских организаций и Кодексом профессиональной этики аудиторов, соответствующими Кодексу этики профессиональных бухгалтеров, разработанному Советом по международным стандартам этики для профессиональных бухгалтеров, и нами выполнены прочие иные обязанности в соответствии с этими требованиями профессиональной этики. Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства являются достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения.

ООО "Корн-Аудит" Адрес: Пересветов переулок, д.3 Москва 115280 РФ
W: cornaudit.ru, T: +7 (495) 648-07-79, +7 (991) 310-67-79, E: info@cornaudit.ru

Ответственность руководства аудируемого лица за годовую бухгалтерскую (финансовую) отчетность

Руководство несет ответственность за подготовку и достоверное представление указанной годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности в соответствии с правилами составления бухгалтерской (финансовой) отчетности, установленными в Российской Федерации, и за систему внутреннего контроля, которую руководство считает необходимой для подготовки годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

При подготовке годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности руководство несет ответственность за оценку способности аудируемого лица продолжать непрерывно свою деятельность, за раскрытие в соответствующих случаях сведений, относящихся к непрерывности деятельности, и за составление отчетности на основе допущения о непрерывности деятельности, за исключением случаев, когда руководство намеревается ликвидировать аудируемое лицо, прекратить его деятельность или когда у него отсутствует какая-либо иная реальная альтернатива, кроме ликвидации или прекращения деятельности.

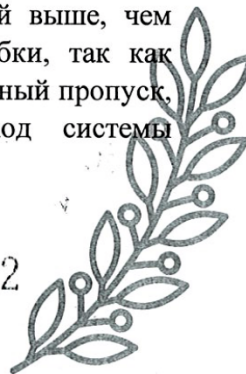
Лица, отвечающие за корпоративное управление, несут ответственность за надзор за подготовкой годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности аудируемого лица.

Ответственность аудитора за аудит годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности

Наша цель состоит в получении разумной уверенности в том, что годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность не содержит существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок, и в составлении аудиторского заключения, содержащего наше мнение. Разумная уверенность представляет собой высокую степень уверенности, но не является гарантией того, что аудит, проведенный в соответствии с МСА, всегда выявляет существенные искажения при их наличии. Искажения могут быть результатом недобросовестных действий или ошибок и считаются существенными, если можно обоснованно предположить, что в отдельности или в совокупности они могут повлиять на экономические решения пользователей, принимаемые на основе этой годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности.

В рамках аудита, проводимого в соответствии с МСА, мы применяем профессиональное суждение и сохраняем профессиональный скептицизм на протяжении всего аудита. Кроме того, мы:

- а) выявляем и оцениваем риски существенного искажения годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок; разрабатываем и проводим аудиторские процедуры в ответ на эти риски; получаем аудиторские доказательства, являющиеся достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения. Риск необнаружения существенного искажения в результате недобросовестных действий выше, чем риск необнаружения существенного искажения в результате ошибки, так как недобросовестные действия могут включать сговор, подлог, умышленный пропуск, искаженное представление информации или действия в обход системы внутреннего контроля;



- б) получаем понимание системы внутреннего контроля, имеющей значение для аудита, с целью разработки аудиторских процедур, соответствующих обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля аудируемого лица;
- в) оцениваем надлежащий характер применяемой учетной политики, обоснованность бухгалтерских оценок и соответствующего раскрытия информации, подготовленного руководством аудируемого лица;
- г) делаем вывод о правомерности применения руководством аудируемого лица допущения о непрерывности деятельности, а на основании полученных аудиторских доказательств – вывод о том, имеется ли существенная неопределенность в связи с событиями или условиями, в результате которых могут возникнуть значительные сомнения в способности аудируемого лица продолжать непрерывно свою деятельность. Если мы приходим к выводу о наличии существенной неопределенности, мы должны привлечь внимание в нашем аудиторском заключении к соответствующему раскрытию информации в годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности или, если такое раскрытие информации является ненадлежащим, модифицировать наше мнение. Наши выводы основаны на аудиторских доказательствах, полученных до даты нашего аудиторского заключения. Однако будущие события или условия могут привести к тому, что аудируемое лицо утратит способность продолжать непрерывно свою деятельность;

Мы осуществляем информационное взаимодействие с отвечающими за корпоративное управление аудируемого лица, доводя до их сведения, помимо прочего, информацию о запланированном объеме и сроках аудита, а также о существенных замечаниях по результатам аудита, в том числе о значительных недостатках системы внутреннего контроля, которые мы выявляем в процессе аудита.

Руководитель задания по аудиту, по результатам которого составлено
аудиторское заключение



Корнилов Д.В.

Аудиторская организация:

Общество с ограниченной ответственностью «Корн-Аудит» (ООО «Корн-Аудит»),
ОГРН 1037739713120

115409, г. Москва, Каширское шоссе, д. 78, корп. 3, кв. 208

Телефон: 8 /495/ 648-0779, +7 (991) 310-6779

E-mail: info@cornaudit.ru

Член Саморегулируемой организации аудиторов Ассоциации «Содружество» (СРО ААС)
от 06 февраля 2013 года ОГРН 11306004467

«15» марта 2021 года

Получено: _____ подпись, ФИО, дата



4.10 Отчёт о расходовании чистой прибыли АО «Авиапром» в 2020 году

Наименование	Затраты фактические (тыс. рублей)
Резервный фонд	215
Фонд Совета директоров	153
Фонд поддержки ветеранов	700
Фонд корпоративного строительства и информационного обеспечения	712
Фонд социальной поддержки Общества: охрана здоровья, материальная помощь и другие выплаты социальной направленности	1 854
ИТОГО	3 634

4.11 Рекомендации Совета директоров общему собранию акционеров

Совет директоров АО «Авиапром» рассмотрел и своим решением от 20 апреля 2021 года одобрил итоги финансово-хозяйственной деятельности Общества за 2020 год.

Совет директоров рекомендует общему собранию акционеров: бухгалтерский баланс акционерного общества на 31 декабря 2020 года и финансовые результаты (Отчет о прибылях и убытках) за 2020 год утвердить.

Дивиденды за 2020 год не выплачивать.

Направить на развитие Общества прибыль в сумме 2 956 тыс. руб. по следующим направлениям:

Предложения по использованию Чистой прибыли за 2020 год. ПРОЕКТ

Наименование	Сумма (тыс. рублей)
Прибыль, подлежащая распределению	2 956
в том числе:	
Фонд Совета директоров	300
Фонд поддержки ветеранов	700
Фонд корпоративного строительства и информационного обеспечения	400
Фонд социальной поддержки Общества: охрана здоровья, материальная помощь и другие выплаты социальной направленности	1 500
На пополнение оборотных средств	56
ИТОГО	2 956



30 лет деятельности в интересах сохранения и развития авиационной промышленности России

V. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АО «АВИАПРОМ» В 2021 ГОДУ

В 2021 году коллектив, акционеры и партнёры АО «Авиапром», авиационная общественность России и стран СНГ отметят 30-летие создания Российского союза объединений, ассоциаций, предприятий и организаций авиационной промышленности - Россоюза «Авиапром» (в 1993 году преобразован в Акционерное общество «Авиационная промышленность» - АО «Авиапром»).

Учреждённый 30 октября 1991 года по инициативе руководства Министерства авиационной промышленности СССР, Россоюз «Авиапром» консолидировал предприятия и организации отрасли в России и странах СНГ и внёс большой вклад в сохранение отечественного авиастроения в сложный переходный период 1990-х годов. Его правопреемник АО «Авиапром» продолжает традиции и деятельность Россоюза по решению большого комплекса общеотраслевых задач в интересах развития авиационной промышленности России.

Крайне напряжённая политическая и экономическая обстановка в мире, вызванная карантинными мерами в связи с коронавирусом, продолжающимися экономическими войнами, усиливает кризисные явления в экономике страны. Эти факторы влияют на реализацию главных задач авиационной промышленности России, в том числе акционеров Общества, в 2021 году. При всём этом предприятия и организации отрасли безусловно должны обеспечить:

- выполнение мероприятий Государственного оборонного заказа,
- быстрое развёртывание мобилизационных мощностей и реализацию мобилизационных заданий,
- реализацию планов импортозамещения и диверсификации промышленности,
- усиление на всех направлениях авиационной деятельности технологической безопасности.

В 2021 году в рамках Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности», уточнённой Постановлением Правительства РФ от 29 марта 2021 года №480, планируется поставка 94 самолётов гражданской и государственной авиации (за исключением малой авиации), 196 вертолёт, 867 авиационных двигателей и 593 неавиационных двигателя.

Плановый объём выручки от продажи товаров, продукции, работ и услуг организациями отрасли авиастроения на 2021 год составляет 1 349 807 373 тыс. рублей.

Планируется достигнуть в 2021 году производительности труда на одного работника в среднем в отрасли в объёме 4560 тыс. рублей, в том числе в самолётостроении – 5800 тыс. рублей, в вертолётостроении – 7398 тыс. рублей, в двигателестроении – 3222 тыс. рублей.

В этих условиях решением Совета директоров рекомендовано годовому общему собранию акционеров определить основными направлениями деятельности АО «Авиапром» в юбилейном для Общества 2021 году:

- скоординированную работу с органами исполнительной власти, прежде всего с Минпромторгом России, и развитие сотрудничества с НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» и ведущими отраслевыми институтами (ФГУП «ЦАГИ имени проф. Н.Е. Жуковского», ФГУП «ЦИАМ имени П.И. Баранова», ФГУП «ГОСНИИАС», ФГУП «СибНИА имени С.А. Чаплыгина», ФГУП «ВИАМ», АО «ЛИИ имени М.М. Громова», ОАО «НИАТ», ФГУП «НИИСУ», ЗАО «НИИ экономики авиастроительной промышленности» и др.);

интегрированными структурами промышленности: АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», Государственной корпорацией «Ростех» и сформированными в её составе интегрированными структурами ПАО «ОАК», АО «Вертолёты России», АО «ОДК», АО «Концерн Радиоэлектронные технологии», АО «Технодинамика» и другими отраслевыми организациями и предприятиями, определяющими промышленную политику и развитие авиастроения;

Международной ассоциацией «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД), Союзом авиапроизводителей России, Российским профсоюзом трудящихся авиационной промышленности - Профавиа, Торгово-промышленной палатой Российской Федерации.

Реализацию подписанных в 2009-2021 годах с этими и другими структурами специальных «Соглашений» о взаимном сотрудничестве и взаимодействии;

- взаимодействие с Минпромторгом России в части реализации мероприятий, предусмотренных «Стратегией развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года», утверждённой Распоряжением Правительства РФ от 24 декабря 2020 года №3524-р, и Государственной программой Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» в редакции, утверждённой Постановлением Правительства РФ от 29 марта 2021 года №480.

Основные задачи Общества на 2021 год:

1. Исполнение решений, вытекающих из положений «Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года», утверждённых 1 апреля 2012 года Президентом Российской Федерации.

2. Взаимодействие с предприятиями и организациями отрасли – акционерами Общества, а также интегрированными структурами по оказанию практической помощи при реализации основных положений посланий Президента Российской Федерации Федеральному Собранию, Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года, Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» и других мероприятий по развитию отрасли.

3. Всемерное содействие мерам, направленным на повышение эффективности и динамичное развитие авиационной промышленности и в целом авиационной деятельности России, включающим

- обеспечение научно-технической и технологической независимости России в создании и серийном производстве авиационной техники, включая необходимые материалы и комплектующие, ускоренное решение задач по импортозамещению;

- выполнение мероприятий Гособоронзаказа;

- гибкость производственно-технологической инфраструктуры авиастроения, обеспечивающей планомерную конверсию предприятий отрасли по мере решения задач массового переоснащения Вооружённых сил техникой новых образцов, а при необходимости - быстрое наращивание предприятиями отрасли выпуска военной авиатехники и авиационного вооружения по заранее разработанным планам, в том числе за счёт мобилизационного резерва производственных мощностей;

- своевременное и компетентное формулирование национально-государственных интересов России в авиационной деятельности, включая неразрывные задачи в оборонной (Минобороны, ФСБ, МВД, МЧС) и гражданской (Минтранс, Минздрав, Минсельхоз, Минэнерго и др.) сферах с учётом меняющейся политической и экономической обстановки в мире в целях эффективной реализации Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года;

- принципиальное изменение кадровой политики в отрасли, возвращение к традиционным в нашей стране и в мире принципам подбора, подготовки и воспитания, расстановки (ротации) руководящих кадров всех уровней строго по их профессиональной квалификации (образованию) и опыту эффективной работы на предприятиях и в организациях соответствующего профиля;

- совершенствование системы управления и структуры отрасли, обеспечивающее нейтрализацию объективно неизбежного конфликта стратегических национально-государственных интересов с корпоративными и частными;

- усиление на всех направлениях авиационной деятельности технологической безопасности.

4. Участие в разработке нормативных и программных документов по созданию авиационной техники высокого технического уровня, конкурентоспособной на мировом рынке.

5. Участие в подготовке материалов для формирования федеральной адресной инвестиционной программы на 2022 год.

6. Выполнение работ по реконструкции и техническому перевооружению научно-технической и производственной базы предприятий и организаций отрасли, вводу производственных мощностей, предусмотренных инвестиционными программами на 2021 год и последующий период.

7. Выполнение работ по обеспечению разработки, согласования, экспертизы и утверждения проектной документации для осуществления капитальных вложений.

8. Выполнение функций по государственному регулированию лётной деятельности в экспериментальной авиации.

9. Экспертная оценка по вносимым в органы законодательной и исполнительной власти Российской Федерации проектам, обращениям и предложениям, подготовка заключений и рекомендаций по проектам законодательных и нормативных документов в области авиационной деятельности.

10. Участие в парламентских слушаниях, «круглых столах» Государственной Думы и Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по обсуждению проектов федеральных законов в интересах авиационной промышленности.

11. Осуществление корпоративной политики АО «Авиапром», направленной на повышение эффективности комплексного выполнения работ и оказания услуг предприятиям и организациям авиационной промышленности.

12. Участие в подготовке и проведении Международного авиационно-космического салона МАКС-2021 в городе Жуковский, включая обеспечение демонстрационных полётов авиатехники, а также участие в других международных авиакосмических салонах и выставках.

13. Обеспечение комплексной информационной поддержки деятельности Департамента авиационной промышленности Минпромторга России.

14. Продолжение работы по подготовке и выпуску информационно-аналитических изданий, публикации аналитических статей в отраслевых журналах и других СМИ по вопросам развития научно-технического, производственно-технологического и кадрового потенциала авиационной промышленности России, повышения конкурентоспособности отечественной авиационной техники.

15. Продолжение вручения корпоративных наград акционерам АО «Авиапром», являющееся формой признания авиационной общественностью личных заслуг и значительных достижений в области создания образцов авиационной техники и развития авиационной промышленности России.