



ГОДОВОЙ ОТЧЁТ 2018

ОАО «АВИАПРОМ»

УТВЕРЖДЁН
Советом директоров ОАО «Авиапром»
10 апреля 2019 года
(Протокол № 2 от 13 апреля 2019 года)

УТВЕРЖДЁН
Годовым общим собранием акционеров
ОАО «Авиапром»
04 июня 2019 года
(Протокол б/н от 07 июня 2019 года)

**ГОДОВОЙ ОТЧЁТ
Общества
(Открытого акционерного общества
«Авиационная промышленность»
- ОАО «Авиапром»)
по итогам деятельности
за 2018 год**

г. Москва,
2019 год

СОДЕРЖАНИЕ

I. СВЕДЕНИЯ ОБ ОБЩЕСТВЕ	5
II. КРАТКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ (ОРГАНИЗАЦИЙ) АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ - АКЦИОНЕРОВ ОАО «АВИАПРОМ» В 2018 ГОДУ.....	11
2.1 Основные производственно-экономические результаты работы предприятий и организаций авиационной промышленности России в 2018 году	12
2.2 Основные результаты реализации в 2018 году Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» ...	15
2.2.1 Основные результаты, достигнутые в отчётном году.....	15
2.3 Основные результаты работы в 2018 году предприятий и организаций авиационной промышленности по производству и поставке авиатехники и авиационного вооружения в рамках Гособоронзаказа	32
2.4 Внешнеэкономическая деятельность отрасли в 2018 году	41
2.5 Осуществление бюджетных ассигнований в объекты капитального строительства предприятий (организаций) авиационной промышленности в 2018 году	46
2.6 Итоги 2018 года в области охраны труда	46
2.7 Основные выводы по итогам работы авиационной промышленности России в 2018 году	48
III. РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ОАО «АВИАПРОМ» В 2018 ГОДУ	49
3.1 Экономические результаты работы ОАО «Авиапром» в 2018 году.....	49
3.2 Научно-исследовательская работа ОАО «Авиапром» и итоги выполнения госконтрактов и договоров по НИРам в 2018 году	50
3.3 Деятельность в освоении капитальных вложений. Итоги выполнения ОАО «Авиапром» подрядных и субподрядных работ по капитальному строительству, проектно-изыскательским работам и прочим работам и услугам в 2018 году	50
3.4 Управление лётной деятельностью в экспериментальной авиации, проводимое УЛС ОАО «Авиапром» в 2018 году	51
3.5 Участие в подготовке и проведении международных авиасалонов и выставок в 2018 году.....	55
3.6 Корпоративная политика Общества	56
3.7 Информационная политика Общества	57
IV. ИТОГИ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «АВИАПРОМ» В 2018 ГОДУ....	61
4.1 Бухгалтерский баланс открытого акционерного общества «Авиационная промышленность» на 31 декабря 2018 года	61
4.2 Финансовые результаты.....	61
4.3 Чистые активы ОАО «Авиапром» и их характеристика	62
4.3.1 Расчёт оценки стоимости чистых активов ОАО «Авиапром» (в балансовой оценке на 31 декабря 2018 года).....	62
4.4 Состояние Уставного и Резервного капиталов Общества на 31 декабря 2018 года	63
4.5 Крупные сделки Общества и сделки с заинтересованностью	63
4.5.1 Действующие лимиты банковских гарантий	63
4.5.2 Исполнение крупных сделок в 2018 г.	63
4.6 Основные факторы риска, связанные с осуществлением деятельности Общества...	64
4.7 Основные положения политики Общества в области вознаграждения и компенсации расходов органов управления.....	64
4.8 Аудиторское заключение о годовой бухгалтерской (финансовой) отчётности по результатам проверки ОАО «Авиапром» за период с 01 января 2018 по 31 декабря 2018 года	66
4.9 Исполнение сметы расходования чистой прибыли ОАО «Авиапром» в 2018 году	69
4.10 Рекомендации Совета директоров общему собранию акционеров	70
V. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «АВИАПРОМ» В 2019 ГОДУ	71

Нет! Не смирится наша Русь-держава,
Ей в тройке коренною быть.
Авиапром ей даст и мощь, и славу,
Когда его сумеем возродить.

В.М. Толоконников

Отчётный 2018 год оставил нам воспоминания о многих юбилейных событиях в авиационной деятельности отечественного авиапрома, как выдающихся прорывных научно-технических и технологических достижениях прошлых лет.

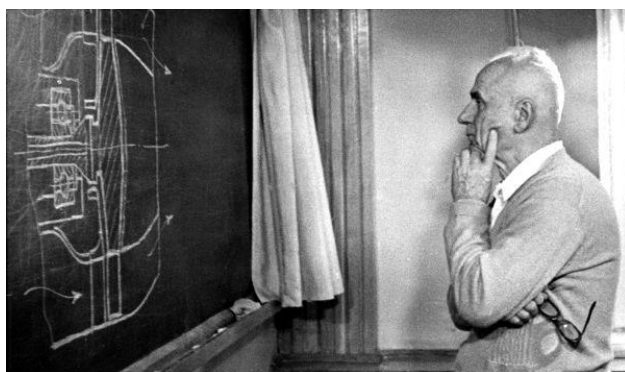
Мы, работающие в отрасли сегодня, гордимся такими знаменательными событиями, как:



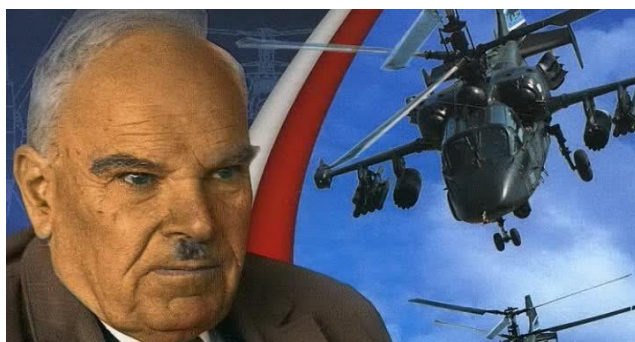
- Вековой юбилей первого в России и в мире многопрофильного отраслевого института - **ЦАГИ имени профессора Николая Егоровича Жуковского**, ставшего научной, технологической и кадровой базой возрождения и динамичного развития отечественного авиастроения в советский период;



- 130-летие со дня рождения **Андрея Николаевича Туполева**, выдающегося авиаконструктора, академика, трижды Героя социалистического труда;



- 110-летие со дня рождения **Архипа Михайловича Льюльки**, выдающегося конструктора турбореактивных двигателей, учёного, Героя социалистического труда;



- 70-летие **АО «Камов»**, коллектив которого успешно развивает уникальную школу выдающегося авиаконструктора Н.И. Камова по созданию военных и гражданских вертолётной соосной схемы;



- 50-летие полёта первого в мире сверхзвукового пассажирского самолёта (СПС) – **Ту-144**;



- 30-летие беспилотного полёта многоразового космического корабля (МКК) **«Буран»**;

- 25-летие образования Открытого акционерного общества «Авиационная промышленность» (**ОАО «Авиапром»**), консолидировавшего предприятия и организации отрасли в России и странах СНГ и внесшего большой вклад в сохранение и развитие отечественного авиастроения в сложный переходный период 1990-х годов.



Память о ключевых событиях в истории отечественного авиастроения, о великих личностях, подвижнический труд которых обеспечил нашей стране достижение выдающихся результатов в авиационно-космической деятельности, помогает нам за обилием текущих проблем и задач не утратить чувства преемственности и исторической ответственности перед будущими поколениями, ясно видеть тенденции и перспективу.

I. СВЕДЕНИЯ ОБ ОБЩЕСТВЕ

Открытое акционерное общество «Авиационная промышленность» (ОАО «Авиапром») в 2018 году осуществляло деятельность в соответствии с Уставом, утвержденным 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 отчетную дату Уставный капитал Общества составляет 1 432 338 (один миллион четыреста тридцать две тысячи триста тридцать восемь) рублей.

По реестру акционерами Общества являются 286 акционеров. Из них 283 акционера – юр. лица и 3 акционера физ. лица.

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

- Закрытое акционерное общество «Авиа - Лизинг ЛТД» - 12,09%;
- Общество с ограниченной ответственностью «Перспектива» - 13,56%;
- Публичное акционерное общество «Горьковский завод аппаратуры связи им. А.С. Попова» - 11,08%;
- Акционерное общество «Страховая группа «Авангард – Гарант» - 5,97%.

В составе акционеров ОАО «Авиапром» – предприятия и организации авиационной промышленности и смежных отраслей, в том числе: России (250), Украины (19), Белоруссии (2), Молдавии (2), Узбекистана (2), Азербайджана (1), Армении (1), Грузии (1), Казахстана (2), Таджикистана (2), Эстонии (1).

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

Аудитором ОАО «Авиапром» общим собранием акционеров 04 июня 2018 года утверждена аудиторская фирма ООО «Корн-Аудит».

В состав Совета директоров Общества годовым общим собранием акционеров 04 июня 2018 года были избраны **12** человек:

1. Анисимов Андрей Игоревич

Год рождения: **1949**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Исполнительный 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 ОАО «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 ОАО «Авиапром»

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 Гипронефтеавиапром»

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. Устищенко Николай Павлович

Год рождения: **1940**

Образование: **Высшее**

Место работы: ЗАО «Абакан Авиа»

Наименование должности: Генеральный 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 избрания Совета директоров на годовом общем собрании акционеров 04 июня 2018 года в Совет директоров общества также в течение 2018 года входили следующие лица:

1. Елисеев Максим Юрьевич

Год рождения: **1974**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «АвиапромТест»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

2. Обносков Борис Викторович

Год рождения: **1953**

Образование: **Высшее**

Место работы: АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение»

Наименование должности: Генеральный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

В состав ревизионной комиссии ОАО «Авиапром» 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»

На заседании Совета директоров 03 июля 2018 года избран:

Председателем Совета директоров ОАО «Авиапром» -

Кузнецов Виктор Дмитриевич;

назначена:

Секретарем Совета директоров – Плачкова Светлана Владимировна;

назначен:

Генеральным директором ОАО «Авиапром» сроком на 3 года –

Анисимов Андрей Игоревич.

На заседании Совета директоров 03 июля 2018 года назначено Правление ОАО «Авиапром» в составе:

1. Анисимова Андрея Игоревича (Генеральный директор, Председатель Правления)

Год рождения: **1949**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Исполнительный директор

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

2. Апакидзе Владимира Валентиновича

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. Волошина Дмитрия Анатольевича

Год рождения: **1964**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Начальник Управления летной службы

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

4. Штуберта Александра Рихардовича

Год рождения: **1953**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «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. Якунчиковой Лидии Константиновны

Год рождения: **1943**

Образование: **Высшее**

Место работы: ОАО «Авиапром»

Наименование должности: Главный бухгалтер

Доля в уставном капитале общества, %: не имеет

Доля принадлежащих лицу обыкновенных акций общества, %: не имеет

Совет директоров ОАО «Авиапром», избранный годовым общим собранием акционеров 04 июня 2018 года, проводил свои заседания:

21 июня 2018 года

04 февраля 2019 года

03 июля 2018 года

10 апреля 2019 года

23 июля 2018 года

30 октября 2018 года



II. КРАТКИЕ ИТОГИ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ (ОРГАНИЗАЦИЙ) АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ - АКЦИОНЕРОВ ОАО «АВИАПРОМ» В 2018 ГОДУ

Прошедший 2018 год характеризуется рядом основных мероприятий по государственному регулированию экономики страны и авиационной деятельности, прямо повлиявших на функционирование отрасли и результаты её работы в условиях нарастающих санкций со стороны США и ряда европейских государств, решения новых задач по импортозамещению.

К основным событиям необходимо отнести:

- **поручение Президента России В.В. Путина**, данное на конференции 31 января 2018 года руководителям Минобороны, генеральным конструкторам и предприятиям ОПК по подведению итогов и обобщению опыта военной операции в Сирии, по результатам которых требуется организовать дополнительные исследования, испытания и ОКР, чтобы довести до нужного уровня образцы авиационной и другой военной техники и вооружения;

- **Постановление Правительства России** 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 «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Параметры финансирования государственной программы приведены в соответствие с федеральным бюджетом на 2018 год и на плановый период. Скорректирован ряд ключевых параметров и уточнены приоритеты расходования средств, ряд индикаторов, касающихся поставок самолётов, вертолётов и авиационных двигателей, рентабельности продаж и выручки организаций отрасли, объёмов сервисных услуг. В программу включён план её реализации на 2018 год и на период 2019 – 2020 годов;

- **Указ Президента России В.В. Путина** от 24 октября 2018 года № 596 «Об имущественном вносе Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростех» и принятое в соответствии с этим Указом Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2018 года № 2533-р. Данным распоряжением оформляется решение о передаче Госкорпорации «Ростех» находящихся в федеральной собственности 92,31% акций ПАО «ОАК».

В 2018 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 2018 году*

В 2018 году в экономике России продолжались кризисные явления, осложнённые действием финансово-экономических санкций со стороны США и ряда европейских государств. При этом показатели деятельности предприятий авиационной промышленности в прошедшем году не достигли плановых (целевых индикаторов уточнённой Государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»).

В 2018 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 121 самолёт и 169 вертолётов гражданской и государственной авиации;

- поставлено 845 авиационных двигателей и 544 неавиационных двигателей.

Общий объем производства составил 1131,4 млрд. рублей.

Объёмы производства в 2018 году к уровню 2017 года составили:

- по промышленности в целом – 87,3%;

- по продукции государственного назначения – 82,3%;

- по гражданской продукции – 104,5%

Численность работающих в авиационной промышленности составила 434,3 тыс. человек или 99,1% к уровню 2017 года, в том числе в промышленности – 321,8 тыс. человек, в научных организациях – 111,8 тыс. человек.

Производительность труда на промышленных предприятиях отрасли в 2018 году составила 3828 тыс. рублей на одного работника или 93% к уровню 2017 года (при плане 4100 тыс. рублей).

Средняя заработная плата работающих в целом по отрасли составила 53,1 тыс. рублей или 105% к предыдущему году, в том числе на промышленных предприятиях 48,2 тыс. рублей, в научных и опытно-конструкторских организациях 67,2 тыс. рублей.

Производственно-экономические показатели деятельности предприятий (организаций) авиационной промышленности России в 2015 - 2018 годах и прогноз на 2019 год

Показатели	Един. измер.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019г. Прогноз
1. Объём производства продукции в % к предыдущему году	%	105,9	109,0	105,9	87,3	99,3
в том числе:						
1.1. Объём производства гражданской продукции в % к предыдущему году	%	90,8	121,2	101,7	104,5	97,5
1.2. Объём производства продукции государственного назначения в % к предыдущему году	%	108,4	106,2	107,0	82,2	100
2. Численность работников*	тыс. чел.	411,0	414,2	438,1	434,3	

3. Среднемесячная зарплата на 1-го работника	руб.	41364	46245	50607	53150	
--	------	-------	-------	-------	-------	--

*Численность работников приведена с учётом включения в состав авиационной промышленности авиаремонтных заводов из Минобороны России.

Показатели развития авиационной промышленности за 2018 год

Динамика производства за 2018 год:

	Темпы роста, % с начала года
Промышленность	
Всего	87,3
Внутренний рынок	89,6
Экспорт	83,6
Военная продукция	82,2
Гражданская продукция	104,5

Динамика производства за 2018 год по подотраслям :

	Темп, %	Доля, %
Промышленность	87,3	100,0
Вертолётостроение	78,2	18,2
Самолётостроение	80,5	29,2
Авиадвигателестроение	101,8	24,8
Авиаагрегатостроение	94,1	5,8
Авиаприборостроение	90,6	9,8
Спецтехника	87,2	7,5
Общепромышленное назначение	96,0	4,8

Производство и поставка гражданских самолётов, вертолётов, авиадвигателей за 2018 год (оперативные данные):

Наименование продукции	Произведено		Поставлено	
	с начала отчётного года	за соотв. период прош. года	с начала отчётного года	за соотв. период прош. года
Самолёты гражданские	37	40	37	41
в т.ч. экспорт	5	2	5	2
из них:				
- Самолёт среднемагистральный пассажирский Ту-204-100В		2		1
- Самолёт среднемагистральный пассажирский Ту-204-300	1	1	1	1
- Самолёт среднемагистральный пассажирский Ту-214	2		2	
- Самолёт ближнемагистральный пассажирский Ан-148	3	2	3	2
- Самолёт ближнемагистральный пассажирский Sukhoi SuperJet-100	22	30	22	32
в т.ч. экспорт	5	2	5	2
- Самолёт лёгкий многоцелевой двухмоторный L-410 UVP E-20	7	2	7	2
- Самолёт – амфибия Бе-200 (МИС)	2	3	2	3

Вертолёты гражданские	68	65	76	65
в т.ч. экспорт	17	8	18	5
из них:				
- Вертолёт тяжёлый транспортный Ми-17В5				1
в т.ч. экспорт				1
- Вертолёт тяжёлый транспортный Ми-8МТВ-1	8	20	11	17
в т.ч. экспорт	1		1	
- Вертолёт тяжёлый транспортный многоцелевой Ми-26Т	2	2	2	
в т.ч. экспорт	2	2	2	
- Вертолёт тяжёлый транспортно-грузовой Ка-32Т	7	5	9	3
в т.ч. экспорт	7	5	9	3
- Вертолёт тяжёлый транспортно-грузовой Ми-171Е	9	3	10	8
в т.ч. экспорт	7		4	
- Вертолёт тяжёлый транспортно-грузовой Ми-8АМТ	23	28	24	29
в т.ч. экспорт		1		1
- Вертолёт тяжёлый пассажирский Ми-172			2	
в т.ч. экспорт			2	
- Вертолёт лёгкий однодвигательный Bell-407 GXP		1		1
- Вертолёт лёгкий многоцелевой «Ансат»	17	6	16	6
- Вертолёт лёгкий многоцелевой Ка-226Т	1		1	
- Опытный образец гражданского вертолёта	1		1	
Двигатели авиационные	397	324	387	324
в т.ч. экспорт	214	173	205	170

Оценка выполнения целевых индикаторов ГП РАП на 2013-2025 годы в 2018 году:

Наименование показателя		2016 год		2017 год		2018 год		2019 г.
		план	факт	план	факт	план	факт	план
Количество поставленных самолётов гражданской и государственной авиации (за исключением малой авиации)	единиц	198	136	129	133	135	121	104
Количество поставленных вертолётов	единиц	390	169	220	213	234	169	262
Количество поставленных авиационных двигателей	единиц	1961	844	1185	955	937	845	835
Количество поставленных неавиационных двигателей	единиц	114	423	360	314	565	544	598

*Все предварительные показатели результатов работы отрасли за 2018 год - по данным ФГУП «ЦНИИ «Центр»

2.2 Основные результаты реализации в 2018 году Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы»

Уточнённой Госпрограммой определены цели, задачи и направления развития авиационной промышленности, финансовое обеспечение и механизмы реализации предусмотренных мероприятий, показатели их результативности.

Основной целью Госпрограммы является создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для удовлетворения потребностей внутрироссийских перевозок с увеличением объёма валовой добавленной стоимости в авиационной промышленности в 3,5 раза по отношению к 2013 году.

Ресурсное обеспечение на реализацию Государственной программы за счёт бюджетных ассигнований из федерального бюджета на 2018 год составило 59,1 млрд. рублей, в том числе:

- в рамках выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ предприятиями (организациями) авиационной промышленности, а также научно-исследовательских работ в целях развития науки и технологий в авиастроении и технологической и инженерной инфраструктуры – 21,0 млрд. рублей;

- в рамках государственной поддержки российских научных организаций, осуществляющих исследования в области развития авиации и авиационной деятельности – 2,2 млрд. рублей;

- в рамках государственной поддержки предприятий (организаций) авиационной промышленности, а также российских научных организаций, осуществляющих исследования в области развития авиации и авиационной деятельности, - 32,8 млрд. рублей;

- в рамках приоритетного проекта "Международная кооперация и экспорт в промышленности" в авиационной промышленности. – 1,3 млрд. рублей.

Привлечено внебюджетных средств на реализацию мероприятий Государственной программы в 2018 году в размере 10586,6 млн. рублей.

В уточнённой Госпрограмме шесть открытых подпрограмм:

1. Самолётостроение;
2. Вертолётостроение;
3. Авиационное двигателестроение;
4. Авиационные агрегаты и приборы;
7. Авиационная наука и технологии;
8. Комплексное развитие отрасли.

2.2.1 Основные результаты, достигнутые в отчётном году

Подпрограмма «Авиационная наука и технологии»

В 2018 году организациями и предприятиями отрасли была продолжена работа по формированию научно-технического задела, направленного на развитие отрасли, создание и производство новой отечественной авиатехники в объёмах, предусмотренных Государственной программой Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы».

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

По итогам 2018 года доля результатов интеллектуальной деятельности, полученных в рамках реализации мероприятий Государственной программы, введенных (готовых к введению) в хозяйственный оборот, составила 80%.

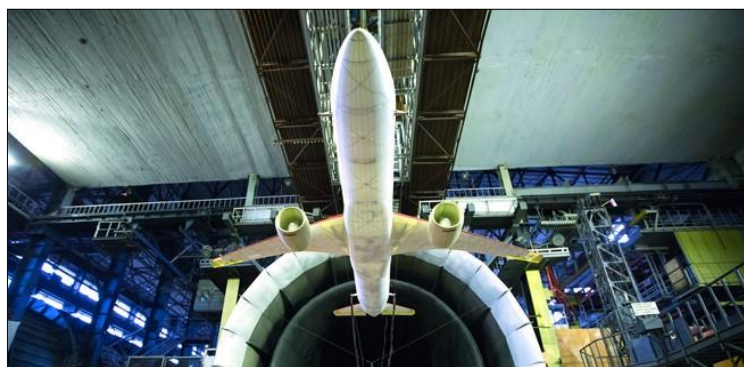
В 2018 году в соответствии с Планом НИОКР на 2017 – 2019 годы по Госпрограмме «Развитие авиационной промышленности на 2013 – 2025 годы», утвержденным приказом Минпромторга России от 31 марта 2017 года № 1006, ведущими научно-исследовательскими институтами отрасли выполнялся комплекс научных исследований, 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 2018 году в соответствии с государственным заданием выполнял НИР «Исследования по разработке единой системы управления научно-технологическим развитием авиастроения».

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.

ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского»

Среди последних проектов института, отметившего 1 декабря 2018 года свой столетний юбилей, – участие в создании многоцелевого истребителя пятого



поколения Т-50 (серийно строится как Су-57), ближнемагистрального узкофюзеляжного пассажирского самолёта Sukhoi Superjet 100 (SSJ100), среднемагистрального узкофюзеляжного пассажирского самолёта МС-21, среднего транспортного самолёта Ил-276, перспективного космического корабля «Федерация» и другие.

В 2018 году в ЦАГИ приоритетными являлись проекты по действующим авиационным программам (самолёты МС-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, включая формирование концепции сверхзвукового делового пассажирского самолёта, модернизации широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта Ил-96 и др.

В ЦАГИ создан 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 в ближайшие два-три года планируется показать полноценный лётный демонстратор этого объекта.

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

Финансируются эти направления, прежде всего, в рамках госконтрактов Министерства промышленности и торговли, а также грантов Российского фонда фундаментальных исследований и по договорам с отечественными опытно-конструкторскими бюро (ОКБ), входящими в Объединенную 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»

Главное событие 2018 года – сертификация первого отечественного авиационного двигателя 5 поколения – ТРДД ПД-14 (сертификат типа № FATA-01011E Федерального агентства воздушного транспорта). ЦИАМ совместно с АО «ОДК-Авиадвигатель» (г. Пермь) участвовал в создании научно-технического задела (НТЗ) для этого двигателя начиная с 1999 года.



В 2018 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, АЛ-31ФН серии 3, силовой установки для ПАК ДА, ТВ7-117В для Ми-38, ПД-35 для перспективного российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта, для изд. 117, 117БД, 38Р, 39Р сер. 02, 99М1, двигателей АЛ-55И, РД-93МА, СМ-100, ПС90А, НК-12МПМ, Д-18Т, УБЭ-1700, ВК-800С, RED A03, ГТУ-110, а также вертолётов Ми-171А2, Ми-8АМТ, Ка-62, Ми-38 (с новым рулевым винтом), Ми-26Т2В, проведения госиспытаний или этапов сертификации двигателей, а также главных редукторов и агрегатов трансмиссии вертолётов Ка-62, Ми-38, «Ансат» и др.

В 2018 году по всей указанной тематике были продолжены научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

ФГУП «ГосНИИАС»

В 2018 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 для



создания конкурентоспособного бортового оборудования и общесамолётных систем проектов воздушных судов поколения 2020- 2030 годов;

- исследование и разработка новой функциональности конкурентоспособного бортового оборудования и общесамолётных систем проектов воздушных судов поколения 2020 – 2030 годов.

ФГУП «ВИАМ»

В 2018 году ВИАМ были продолжены работы (НИР) по следующим темам:

- 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 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.

В 2018 году Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов получил статус промышленного комплекса. Об этом решении, дающем институту многие льготы, сообщил мэр столицы С.С. Собянин в ходе посещения предприятия.

АО «ЛИИ имени М.М. Громова»

ЛИИ в 2018 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 2018 году для лётных испытаний двигателя **ПД-14** проведено 54 полёта летающей лаборатории нового поколения, созданной институтом на базе самолёта Ил-76 совместно с разработчиком двигателя **АО «ОДК-Авиадвигатель»**, а также



разработчиком, производителем и системным интегратором бортовых систем сбора данных Группой компаний **«МЕРА»** (г. Мытищи). Специально созданная цифровая система испытаний **«Парус-ЛЛ»** позволяет проводить на борту летающей лаборатории объём измерений, сопоставимый с экспериментами, ранее осуществлявшимися только на наземных стендах.

СБИ «Парус-ЛЛ» интегрирована в единую информационную сеть с бортовым оборудованием и телеметрией, по радиоканалу данные поступают на пункт управления лётным экспериментом, откуда в режиме реального времени передаются по сети интернет непосредственно в конструкторское бюро АО «ОДК-Авиадвигатель» для контроля и корректировки хода испытаний. В мае 2018 года в ЛИИ проведено заседание НТС с приглашением специалистов из 19 предприятий отрасли для обмена опытом и техническими наработками в этом направлении.

ФГУП «СибНИА имени С.А. Чаплыгина»

В СибНИА в 2018 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.

ФКП «ГК НИПАС»

ГК НИПАС в 2018 году продолжил исследования по разработке методов и средств испытаний крупногабаритных элементов воздушных судов на высокоэнергетические ударные воздействия в условиях аварийной посадки.

Подпрограмма «Самолётостроение»

Основной целью гражданского авиастроения в соответствии с уточнённой Госпрограммой является создание конкурентоспособной авиационной техники отечественного производства для удовлетворения потребностей внутрироссийских перевозок. **ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация»** (ОАК) планирует 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 до 45% с нынешнего уровня менее, чем 20%.

Корпорация работает над несколькими проектами гражданских пассажирских самолётов: «флагманским» среднемагистральным **МС-21**, ближнемагистральным **SSJ100** и готовилась запускать программу 75-местного SSJ75,

Ил-114-300 для региональных перевозок, а также модификацией широкофюзеляжного дальнемагистрального Ил-96 (**Ил-96-400М**) и узкофюзеляжного среднемагистрального **Ту-214**, но пока исключительно для нужд госструктур. Запуск в серию и продвижение на рынок созданного нового отечественного среднемагистрального самолёта Ту-204СМ не включены в Госпрограмму.

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

В 2018 году произведено и поставлено 37 гражданских самолётов, в том числе 22 SSJ100 (из них 5 на экспорт). Таким образом, пока предлагаемый ОАК отечественным пассажирским авиакомпаниям типаж самолётов представлен одним выпускаемым серийно узкофюзеляжным ближнемагистральным SSJ100, что никоим образом не удовлетворяет потребности внутрироссийских перевозок. В результате в 2018 году продолжилась тенденция увеличения доли самолётов зарубежного производства в российских авиакомпаниях: им были поставлены ещё около 110 «иномарок» (в 2017 г. поставлено около 100 зарубежных самолётов, а в целом в парке гражданской авиации России уже в 2014 году они составляли 100% в сегменте дальнемагистральных самолётов и более 90% - среднемагистральных).

Количество произведенных гражданских самолётов в 2008 – 2018 годах:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Магистральные и региональные самолёты (штук)	10	14	7	11	20	36	38	27	30	38	37

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

В марте 2018 года на **Иркутском авиационном заводе – филиале ПАО Корпорация «Иркут»** (в составе ПАО «ОАК») завершилась постройка второго опытного самолёта **МС-21-300**. 12 мая этот самолёт выполнил первый полёт, который проходил на высоте до 3000 метров при скорости до 400 км/час. 20 июля он совершил шестичасовой перелёт из Иркутска на аэродром ЛИИ им. М.М. Громова.

31 августа опытный самолёт МС-21-300 выполнил первый полёт в тёмное время суток. В ходе полёта было проверено функционирование оборудования навигации и посадки, а также внешнего светотехнического оборудования.



В конце августа 2018 г. в ЦАГИ прошли сертификационные статические испытания крыла на основной расчётный случай манёвра с максимальной вертикальной перегрузкой, равной 2"5. Все элементы показали хорошее соответствие нормам

прочности. Полученные результаты позволили снять ряд ограничений и расширить программу лётных испытаний авиалайнера. Как следствие проведенных статических испытаний, 13 сентября самолёт провёл в воздухе более трёх часов и прошёл тестирование на сваливание.

В октябре 2018 года состоялось знаменательное событие - **двигатель ПД-14**, который разрабатывался специально под МС-21, получил сертификат типа. Также планируется его установка на другие типы отечественных самолётов, в том числе на средний военно-транспортный самолёт **Ил-276**.

В соответствии с планом поставок МС-21-300, 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 получают 115 самолётов, американский - 125. **Таким образом, российский авиастроительный холдинг заключил с американским поставщиком соглашение, по которому только с 631-го МС-21-300 выбор двигателя останется на усмотрение заказчика самолёта, а не будет ему навязан.**

26 декабря 2018 г. завершилась постройка третьего опытного самолёта **МС-21-300**. Его первый испытательный полёт состоялся 16 марта 2019 года на аэродроме Иркутского авиационного завода. Четвёртый опытный самолёт должен выполнить первый полёт в середине лета 2019 года.

Идет сборка отсеков фюзеляжа первого самолёта, предназначенного для поставки заказчику. В феврале 2018 года ПАО "Аэрофлот" и ГК "Ростех" подписали 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 отложена, теперь на 2020 год. Запуск серийного выпуска этого самолёта перенесён на 2021 год. 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, не повлияют на срок получения МС-21-300 сертификата типа: импортных материалов хватит ещё на 6 самолётов, параллельно к концу 2020 года планируется получить дополнение к сертификату типа с учётом крыла из российских композитных материалов.



АО «АэроКомпозит», отвечающее за производство этого 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 CR929, 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.

По мнению специалистов ЦАГИ, в России за последние годы создана школа разработки силовых авиационных конструкций из композитов, в её рамках сформированы совершенные цифровые модели деталей и агрегатов различного назначения, разработаны новые конструктивно-силовые схемы крыла и оперения и многое другое. Параллельно в России были освоены принципиально новые технологии производства силовых конструкций из композитов и создана производственная база для их серийного выпуска.

SuperJet -100 (SSJ100) - ближнемагистральный пассажирский самолёт

В 2018 году в филиале ПАО «Компания «Сухой» - «Комсомольском-на-Амуре авиационном заводе им. Ю.А. Гагарина» были построены и поднялись в небо 24 самолёта SSJ100. Первоначально в 2018 году планировалось выпустить 38 «Суперджетов». Снижение количества выпущенных самолётов связано с дефицитом французско-российских двигателей SaM146.

Статистика выпуска самолетов SSJ100 по годам:

ГОД	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Всего
Выпущено	2	2	2	5	12	24	35	18	19	33	24	177



По состоянию на 1 января 2019 года 128 самолётов SSJ100 выполняют полёты в российских и зарубежных авиакомпаниях и различных госструктурах.

Самым значительным достижением стало соглашение с "Аэрофлотом" на поставку до 2026 года 100 самолётов SSJ100. Договоренности были достигнуты в сентябре 2018

года в рамках Восточного экономического форума-2018. Самолёты намечено поставить в двухклассной компоновке -12 мест в салоне бизнес-класса и 75 в салоне экономического класса. "Аэрофлот" приобретает эти самолёты для передачи их своим дочерним компаниям "Россия" и "Аврора" для организации межрегиональных перевозок минуя московский авиаузел.

В 2018 году **АО "ГСС"** определилось с развитием программы региональных самолётов. Началось проектирование уменьшенной версии «Суперджета» - SSJ75. 10 самолётов заказали ведомства госсектора и 100 - предварительный заказ

авиакомпания S7. Планировалось появление этой машины на рынке через пять-шесть лет. У самолёта проектируется композитное крыло и улучшенная аэродинамика.

В 2018 году обозначилась проблема с двигателями **SaM146** для самолётов SSJ100. 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. Вопрос о ремоторизации семейства самолётов SSJ100 в рамках импортозамещения пока не ставился.

Л-410 – региональный самолёт

19-местный Л-410, который с 1969



года выпускался в Чехословакии, рассматривается Минпромторгом и Минтрансом России в качестве базового регионального самолёта. Его производство развёрнуто **Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА)** - резидентом "Титановой долины" в Екатеринбурге, где в 2018 году был открыт сборочный цех площадью 12,5 тыс. кв. метров.

В 2018 году УЗГА собрал 7 самолётов Л-410, в 2019 году планируется изготовить 18 самолётов, и в перспективе

увеличить их выпуск до 20 в год.

В 2018 году были сертифицированы поплавковые шасси, ведутся работы по сертификации лыжных шасси. В 2018 году был подтверждён сертификат на ограничение потребной длины ВПП в 550 метров.

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

ТВС-2ДТС "Байкал" – многоцелевой лёгкий самолёт



Производство этого композитного самолёта готовится на **АО «Улан-Удэнский авиационный завод»**, начало серийного выпуска 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. По готовности первых серийных машин будут проведены

сертификационные испытания.

Потенциальные эксплуатанты хотели бы иметь 14-местный самолёт, однако требования международных сертифицирующих органов не позволяют производить самолёт с одним двигателем на такое количество пассажиров. К самолёту на 9 мест у Минпромторга есть вопросы по эффективности, однако в рамках ОКР они будут решены, и самолёт получит 12 пассажирских кресел.

Ил-96-400М - широкофюзеляжный дальнемагистральный самолёт



Во исполнение указаний Президента РФ проводится работа по модернизации Ил-96. На базе модификации Ил-96-300 в течение трёх лет, из которых полтора года уже прошли, должен быть создан дальнемагистральный Ил-96-400М. Он рассчитан на 350 мест в двухклассной компоновке (326 эконом и 24 бизнес). На него будут ставиться двигатели ПС-90А1.

Это единственный на сегодня российский пассажирский лайнер, 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.

В производственной программе семь машин, одна опытная и шесть серийных. Модернизированный широкофюзеляжный дальнемагистральный лайнер Ил-96-400М могут презентовать заказчикам к концу 2019 года, начало серийной сборки запланировано на 2020 год.

Ил-114-300 – региональный двухмоторный турбовинтовой пассажирский самолёт



Этот самолёт делают исключительно в кооперации отечественных предприятий: первый экземпляр модернизированного Ил-114 обещают создать в 2020 году, а запустить в серию - с 2021 года.

В производстве Ил-114-300 задействованы самолётостроительные заводы Нижнего Новгорода, Ульяновска, Воронежа.

Самолёт рассчитан на 52 – 64 пассажира с дальностью полёта до 5 – 6 тыс. км, крейсерская скорость – 500 км. час, высота полёта – 7600 м.

Перспективный сверхзвуковой пассажирский самолёт

В отчётном 2018 году вновь подняли тему 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 «Авиадвигатель». В ближайшее время обещают представить возможные компоновки. Лётный образец может быть готов через несколько лет.



Модель сверхзвукового бизнес-джета - лёгкого делового самолёта в 2018 году на Гидроавиасалоне в Геленджике презентовало ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е.

Жуковского». По расчётам, этот самолёт сможет летать со скоростью 1800 км/ч на расстояние до 7 тыс. км.

Задачу создать сверхзвуковой гражданский лайнер поставил в начале 2018 года Президент России В.В. Путин – он предложил в качестве базы для него взять стратегический ракетоносец Ту-160 «Белый лебедь».

БМ-2 «Super-Dusty» - средний сельскохозяйственный самолёт

ОАО «Балашихинский литейно-механический завод» (БЛМЗ), входящий в состав АО «ОДК», в инициативном порядке разрабатывает самолёт сельскохозяйственного назначения. Эту работу выполняет созданное на БЛМЗ многопрофильное КБ. По проекту БМ-2 «Super-Dusty» - цельнокомпозитный двухместный биплан с неубирающимися шасси, его максимальный взлётный вес до 6,5 тонн и максимальная загрузка химикатов до 2,5 тонн.

БЛМЗ планирует использовать на этом самолёте свою оригинальную разработку двигателя газотурбинного привода мощностью около 700 кВт. Благодаря использованию композитных материалов и системе кондиционирования воздуха самолёт будет пригоден для использования в районах со сложными климатическими условиями, обеспечивается его базирование на грунтовых аэродромах с твёрдостью грунта до 3,5 кг/кв. см. Основное функциональное предназначение самолёта – проведение химавиаработ: по расчётам специалистов лёгкая авиация в 10 раз производительнее наземной техники при химобработке и подкормке полей. Также на БМ-2 можно будет осуществлять мониторинг окружающей среды и промышленных объектов, использовать для обработки лесов от вредителей, воздействия на погоду, ликвидации разливов нефти и других техногенных катастроф.

В настоящее время выполнены 3D-моделирование самолёта, расчёт нагрузок, осуществлены компоновка двигателя, подбор шасси и многие другие работы. Будет использована система технического зрения и другие технические решения. В ближайшее время планируется выполнить летающие макетные образцы для отработки элементов системы управления, автопилота, механизации крыла и т.д. Производство самолёта планируется осуществлять на площадках ОАО «БЛМЗ».

Подпрограмма «Вертолётостроение»

Суммарно вертолётными заводами России, входящими в **АО «Вертолёты России»** Госкорпорации «Ростех», в 2018 году поставлено российским и зарубежным заказчикам 169 вертолётов всех типов при плане (целевом индикаторе

Госпрограммы) 234 вертолёт. В 2017 году было поставлено на 44 вертолёт больше, хотя также меньше запланированного. Причина снижения общего объёма поставки винтокрылой техники в 2018 году – насыщение новыми вертолётами Вооружённых сил России и завершение действующей ГПВ на 2011-2020 годы с приоритетом закупок новой техники. При этом холдинг «Вертолёты России» в 2018 году, как и ранее, своевременно в полном объёме выполнил Гособоронзаказ, поставив Минобороны России более 50 новых вертолётов и обеспечив плановый ремонт вертолётов ведомства.

АО «Вертолёты России», как и другие холдинги ОПК, обновил 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 2018 году объёмы производства и поставки гражданских вертолётов увеличились, особенно на экспорт: зарубежным заказчикам в отчётном году их поставлено в три с лишним раза больше, чем в предыдущем – 18 машин.

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 2018 году он участвовал практически во всех более-менее значимых зарубежных и российских авиасалонах и выставках вооружения, а также традиционно провёл в России выставку вертолётной индустрии «HeliRussia». Только на Гидроавиасалоне-2018 в Геленджике был подписан контракт на поставку Национальной службе санитарной авиации 104 вертолётов **«Ансат»** и 48 **Ми-8АМТ**.



ПАО «Казанский вертолётный завод» (ПАО «КВЗ») в 2018 г. построено около 70 вертолётов военного и гражданского назначения. В рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) в отчётном году ПАО «КВЗ» передал заказчику 18 вертолётов в медицинском исполнении: 12 машин марки **«Ансат»** и 6 машин марки **Ми-8МТВ-1**.



В течение прошедшего года холдинг «Вертолёты России» планировал передать ГТЛК суммарно 31 вертолёт (марки «Ми» и «Ансат») для использования в санитарной авиации России. В прошлом году руководство ПАО «КВЗ» заявило, что в течение года на предприятии намечено построить 45 лёгких многоцелевых вертолётов **«Ансат»**, а в 2019г. планируют произвести 51 машину этой марки. Однако пока намеченных объёмов

производства не удалось достигнуть.

В прошлом году **АО «Улан-Удэнский авиационный завод»** (АО «У-УАЗ») в рамках контракта с ГТЛК передал заказчику 13 вертолётов **Ми-8 АМТ** в медицинском исполнении.

В 2018 г. два первых серийных вертолёт Ми-171А2 производства АО «У-УАЗ» были переданы авиакомпании «ЮТэйр - Вертолётные услуги» в опытную эксплуатацию для работы в Заполярье. Еще два серийных вертолёт Ми-171А2 планировалось передать индийской компании Vectra Group в рамках контракта, заключенного в ноябре 2017 г.



На ПАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина» в 2018 году построили третий опытный образец многоцелевого вертолёт Ка-62 (ОП-3), предназначенный для лётных испытаний. Вторая опытная машина Ка-62 (ОП-2) была построена в 2017 г. Первый подъем Ка-62 (ОП-1) в воздух (на режиме висения) состоялся в апреле 2016 г., первый полноценный полёт по кругу

машина совершила 25 мая 2017 г., затем лётные испытания возобновились в феврале 2018 г.

Подпрограмма «Авиационное двигателестроение»

Основные задачи и направления технологического развития АО «Объединенная 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.

В 2018 году ОДК поставил в целом 845 авиационных двигателей, что на 110 меньше, чем в предыдущем году, но при этом значительно увеличилось производство и поставка авиационных двигателей гражданского назначения, особенно на экспорт. А поставка неавиационных двигателей возросла на 230 штук (всего 544).

Экспозиция ОДК на III Международном форуме авиадвигателестроения, прошедшем на ВДНХ в Москве с 4 по 6 апреля 2018 года, отразила все основные



направления работы холдинга - от двигателей для боевой авиации до газотурбинных установок промышленного назначения.

На МФД-2018 впервые был продемонстрирован натурный образец турбовинтового двигателя ТВ7-117СТ, разработанного санкт-петербургским АО «ОДК-Климов» и предназначенного для оснащения лёгкого военно-транспортного самолёт Ил-112В. Его гражданская модификация ТВ7-117СТ-01

разработана для регионального пассажирского самолёт Ил-114-300.



Состоялась презентация **ПД-14** - базового турбовентиляторного двигателя, который создан в широкой кооперации предприятий ОДК для авиалайнера МС-21-300 с применением новейших технологий и материалов, в том числе, композитных. Двигатель не уступает находящимся в эксплуатации зарубежным аналогам, а по многим параметрам, в частности, выбросам в атмосферу, шумам и т.д.,

превосходит их. Процедура сертификации базового двигателя ПД-14 как по российским, так и по международным стандартам, идёт в соответствии с установленными сроками. В 2018 году получен сертификат Росавиации, а в 2019 году планируется получение сертификата EASA. В 2018 г. двигатель ПД-14 поставлен корпорации «Иркут» для установки на самолёт МС-21-300 и испытаний на нём.

Федеральное агентство воздушного транспорта Минтранса РФ выдало **АО «ОДК-Авиадвигатель»** (г. Пермь) одобрение главного изменения типовой конструкции двигателя **ПС-90А**, модификации которого используются на самолётах семейств Ил-96 и Ту-204, Ил-76МФ/ТФ, Ил-76МД-90А, Ил-78МК-90. Как отмечается в сообщении Росавиации, изменение заключается в возможности производить замену модулей двигателей моделей ПС-90А, ПС-90А-76, ПС-90А1 в эксплуатации, в том числе: рабочего колеса вентилятора, коробки приводов, сопла, турбины высокого давления, турбины низкого давления. Данное изменение направлено на повышение эксплуатационных характеристик двигателя и сокращения времени его простоя.



Направление боевой авиации открывает двигатель **АЛ-41Ф-1С**, производимый уфимским **ПАО «ОДК-УМПО»**. Знаменательным событием для филиала этого предприятия – **ОКБ имени А. Люльки**, стало подписание в 2018 году Акта Госиспытаний АЛ-41Ф-1 и Решения о готовности его РКД к началу серийного производства. Данный турбореактивный двухконтурный двигатель поколения 4++ с

форсажной камерой и управляемым вектором тяги - глубокая модернизация двигателя АЛ-31Ф. От предшественника двигатель отличается увеличенным ресурсом и тягой в 14,5 тонны. АЛ-41Ф-1С позволяет самолёту развивать сверхзвуковую скорость

без использования форсажа.



АЛ-31ФН - это турбореактивный двухконтурный, двухвальный двигатель со смешением потоков внутреннего и наружного контуров за турбиной, с форсажной камерой и

всережимным регулируемым сверхзвуковым реактивным соплом. Двигатель является модификацией двигателя АЛ-31Ф с нижним расположением коробок двигательных и самолётных агрегатов. Он предназначен для одновдвигательных истребителей китайского производства. На МФД-2018 был представлен вариант с реактивным соплом с управляемым вектором тяги. Данное сопло разработки московского **АО «НПЦ газотурбостроения «Салют»** является дополнительной опцией для двигателя, позволяющей существенно повысить лётно-технические характеристики самолёта.



РД-33МК - турбореактивный двухконтурный двигатель с форсажной камерой - модификация базового двигателя РД-33, подвергнутая серьёзной конструкторской доработке. Двигатель предназначен для палубных истребителей МиГ-29К/КУБ, а также для новейшего лёгкого многофункционального истребителя МиГ-35. В январе 2017 г. двигатели РД-33МК отработали без замечаний в ходе первого испытательного полёта МиГ-35. При

создании РД-33МК были сохранены все преимущества базовой платформы, при этом двигатель обладает повышенной тягой (на форсированных режимах она повышена на 10%).

На МФД-2018 также был представлен разработанный **АО «ОДК-Климов»** новейший цифровой блок автоматического регулирования и контроля **БАРК-88**, предназначенный для модернизации систем управления двигателями семейства РД-33. Применение БАРК-88 в системе управления и контроля двигателями существенно повышает эксплуатационные возможности истребителя.



В 2015 году ОДК завершила мероприятия по импортозамещению деталей и узлов двигателя **АИ-222-25**, которым оснащаются учебно-боевые самолёты Як-130. В настоящее время он изготавливается московским **АО «НПЦ газотурбостроения «Салют»** полностью из российских комплектующих. Ранее примерно половина комплектующих

поставлялась из-за рубежа.



АО «ОДК-Климов» разработана и успешно испытана новая модификация вертолётного турбовального двигателя **ВК-2500** - **двигатель ВК-2500ПС** с улучшенными эксплуатационными характеристиками и использованием современной российской цифровой электронной системы управления и контроля. В двигателе реализованы

решения, позволяющие управлять ресурсными характеристиками в зависимости от конкретных условий эксплуатации. Базовое применение ВК-2500ПС - новейший гражданский вертолёт Ми-171А2.

Представленный на форуме **насос-регулятор НР-2500** (разработчик — пермское **АО «ОДК-СТАР»**) обеспечивает надёжность и качество управления вертолётными двигателями ВК-2500ПС за счёт исполнения гидромеханическим агрегатом команд от электронного блока управления. Вложенные в НР-2500 конструктивные решения повышают его надёжность, обеспечивая работу двигателя в условиях влажного и жаркого тропического климата.

В декабре 2018 года двигатель АО «ОДК-Климов» **ТВ7-117В** со свободной турбиной, используемый на многоцелевом вертолёте Ми-38, получил от Росавиации одобрение главного изменения, подтверждающее расширение диапазона температур эксплуатации от -60С до +50С. За счёт конструкции и электронной системы автоматического управления и контроля с полной ответственностью этот двигатель в своей размерности не имеет аналогов по топливной экономичности и взлётной мощности, имеет повышенную надёжность полётов.



Двигатель **ТРДД-50АТ**,
разработанный Омским
моторостроительным конструкторским
бюро (**АО «ОМКБ»**) и выпускаемый **ПАО
«ОДК-Сатурн»**, предназначен для
установки на беспилотные летательные
аппараты специального назначения.
Основными требованиями к подобным

ГТД являются минимальные габариты и масса, высокая экономичность и надёжность.



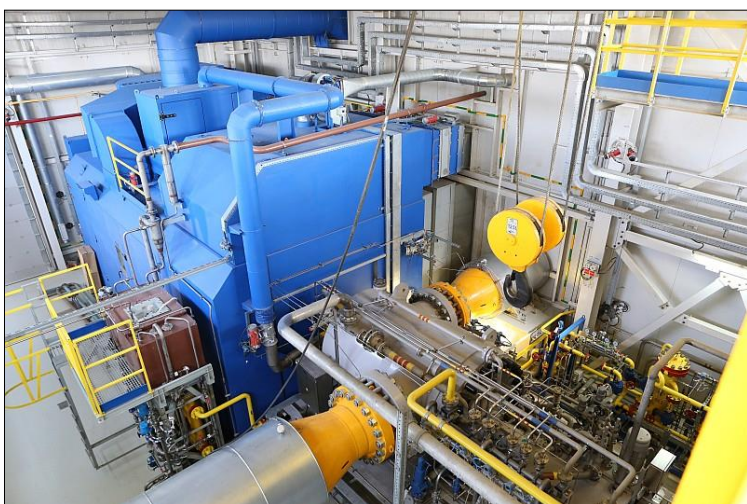
Представленный на МФД-2018 жидкостный ракетный двигатель **НК-33А** разработки и производства самарского предприятия ОДК **ПАО «Кузнецов»** отличается надёжностью и совершенством технических параметров, демонстрирует максимальное отношение тяги к массе среди современных двигателей. За несколько дней до открытия форума, 29 марта 2018 г., двигатель НК-33А обеспечил успешный старт ракеты-носителя лёгкого класса «Союз-2-1в» с военного космодрома Плесецк (Архангельская область).

На МФД-2018 также был продемонстрирован морской газотурбинный двигатель **М70ФРУ** разработки и производства **ПАО «ОДК-Сатурн»**. ОДК в рамках программы импортозамещения на базе данного предприятия создала базу морского газотурбостроения. Успешно завершены три опытно-конструкторские работы (ОКР) по разработке и постановке на производство корабельных газотурбинных двигателей.



Промышленный двигатель **ГД-4РМ** (ПАО «ОДК-Сатурн») входит в семейство газовых турбин для привода газовых компрессоров газоперекачивающих агрегатов и электрогенераторов в составе тепловых электростанций малой и средней мощности (от 4 до 80 МВт и выше). Среди его преимуществ - высокая топливная эффективность, высокая надёжность и безопасность эксплуатации.

Возможности ОДК на «промышленном» направлении демонстрирует и представленный на МФД-2018 макет компрессорной станции с газоперекачивающим агрегатом **ГПА-25** — одной из последних разработок рыбинского **АО «ОДК— Газовые турбины»**, головной компании ОДК по производству



газотурбинных энергетических агрегатов и газоперекачивающих комплексов. ГПА-25 вобрал в себя самые совершенные и современные технологии газотурбинной и компрессорной отрасли. Агрегат имеет высокие технические показатели. В качестве привода центробежного компрессора в нём используются высокоэффективные двигатели **ПС-90П-25**, созданные на основе авиационного двигателя ПС-90А.

Подпрограмма «Авиационные агрегаты и приборы»

Доля авиаагрегатостроения и авиаприборостроения в общем объёме производства авиационной промышленности России относительно невелика - в 2018 году она составила 5,8 и 9,8 процентов соответственно. Но результаты деятельности предприятий этих подотраслей имеют большое, а часто – решающее значение для повышения конкурентоспособности и технологической безопасности отечественного авиастроения, особенно в современных условиях «санкций» со стороны западных стран.

К сожалению, динамика производства авиационных агрегатов и приборов в 2018 году снизилась. К уровню предыдущего года объём производства в авиаагрегатостроении составил 94,1%, в авиаприборостроении – 90,6%.

Вместе с тем 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».



В 2018 году на территории АО «Московское машиностроительное предприятие им. В.В. Чернышева» началось создание высокотехнологичного **Центра аддитивных технологий (ЦАТ)**. Его организаторами являются холдинги авиационного кластера Госкорпорации «Ростех»: АО «ОДК», АО «КРЭТ» и АО «Технодинамика», АО «Вертолёты России».

В двигателестроении России аддитивные технологии используются уже более 14 лет, данным методом изготавливается около трёх тонн деталей в год. ФГУП «ВИАМ» по аддитивным технологиям из отечественных материалов только для предприятий ОДК выпускает более 500 типов деталей. Эти технологии позволяют применить новый подход к проектированию и производству, значительно сократить количество деталей конструкции и их стоимость при повышении качества изделий. Перед ЦАТ поставлена задача сформировать единую конструкторскую и производственную среду внедрения аддитивных технологий в авиационной промышленности с учётом лучших мировых практик.

АО «КРЭТ» в 2018 году продолжил разработку, производство и совершенствование комплексов бортового радиоэлектронного оборудования практически для всех российских гражданских и военных самолётов и вертолётов, в том числе с учётом использования авиатехники в ходе военной операции в Сирии.

2.3 Основные результаты работы в 2018 году предприятий авиационной промышленности по производству и поставке авиатехники и авиационного вооружения в рамках реализации Гособоронзаказа

Всего в 2018 году Воздушно-космические силы (ВКС) России получили на вооружение 126 самолётов, 60 вертолётов, 9 космических аппаратов, 120 единиц техники противовоздушной обороны, а также необходимое количество авиационных и морских средств поражения. Доля современного вооружения в Военно-воздушных силах достигла 64%, а в целом в ВКС доведена до 74%.

В 2018 году поставки новой авиационной техники в Вооружённые Силы России снизились по сравнению с предыдущими годами, и в количественном отношении упали примерно до уровня 2013 года. Это связано с тем, что в настоящее время Министерство обороны России поддерживает фактически только три серийные закупочные программы в области боевой авиации (Су-30СМ, Су-34 и Су-35С), причём годовые темпы закупок по ним несколько снижаются. По открытым данным всего в 2018 году Вооружённые Силы России получили 36 боевых самолётов нового производства (14 Су-30СМ, 12 Су-34 и 10 Су-35С) и 14 учебно-боевых самолётов Як-130. Продолжалась работа по модернизации и ремонту авиационной техники в обеспечение мероприятий Государственной программы вооружения.

Боевые самолёты



МиГ-31К - истребитель-перехватчик дальнего радиуса действия, носитель гиперзвукового АРК «Кинжал»

1 марта 2018 года в послании Федеральному собранию Президент России В.В. Путин обнародовал данные о новом вооружении, готовящемся к поступлению в российскую армию. В числе уникальных новинок был назван высокоточный гиперзвуковой

аэробаллистический ракетный комплекс "Кинжал". Позже Минобороны России сообщило, что в Южном военном округе на боевом дежурстве находятся десять комплексов МиГ-31К, оснащенные этой ракетой. Комплексы патрулируют акватории Чёрного и Каспийского морей, обеспечивая стратегическое сдерживание... В 2018 году военные лётчики успешно осваивали новое вооружение, они выполнили сотни полётов в рамках опытно-боевого дежурства и в учебных целях, в том числе с дозаправкой в воздухе.

Су-57 - ударный истребитель пятого поколения



Визитной карточкой российской авиации в 2018 году стал истребитель пятого поколения Су-57, сочетающий в себе функции ударного самолёта и истребителя. При проектировании этой машины были применены самые современные технологии военного авиастроения.

В феврале 2018 года пара Су-57 прошла тестирование в боевых условиях Сирии. Подробную информацию о проведенных

испытаниях Минобороны не раскрывает, но в СМИ были сообщения о практических пусках перспективных крылатых ракет оперативно-тактического назначения.

Ожидается, что в 2019 году все опытно-конструкторские работы по истребителю должны завершиться, и первые два серийных самолёта поступят в Липецкий авиацентр для освоения машин строевыми лётчиками.

Минобороны России и авторитетные военные эксперты считают, что в современных условиях надёжную защиту нашей страны способен обеспечить достаточный парк современных истребителей, истребителей-перехватчиков и многофункциональных фронтовых авиакомплексов, в том числе таких, как Су-30СМ, МиГ-35, МиГ-31БМ/БМ2, Су-35С, Су-34. Более того, Су-35С на сегодняшний день является наиболее совершенным серийным истребителем из всего парка мировой боевой авиации, он оснащен оборудованием и технологическими решениями, характерными для самолётов пятого поколения, способен эффективно поражать и наземные цели. Многофункциональный авиационный комплекс Су-34, являющийся эффективным фронтовым бомбардировщиком и способный вести манёвренный

воздушный бой, также относится к поколению 4++. Поэтому авиационный комплекс фронтовой авиации пятого поколения Су-57 рассматривается как машина среднесрочной перспективы - её массовое производство и поставки в ВКС можно ожидать в горизонте 2028-2030 годов, когда модернизационный потенциал боевых самолётов предыдущего поколения будет исчерпан.

Реализация зарубежных программ по истребителям пятого поколения в течении 10-15 лет существенно изменит баланс сил в мире. Поэтому выполняемые в плановом порядке работы по Су-57, его дальнейшему совершенствованию и вводу в серию, имеют особую важность.

МиГ-35 - лёгкий фронтовой истребитель



В течение 2018 года в авиацентре в Ахтубинске проходили испытания ряда систем вооружения самолёта МиГ-35 класса "воздух-воздух" и "воздух-поверхность", а также элементов бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО). К концу года в активной фазе проверок находилась комплексная система управления (КСУ). Два

предсерийных самолёта выполняли полёты на проверку аэродинамической устойчивости и манёвренных характеристик. Завершить все необходимые испытания нового лёгкого фронтового истребителя МиГ-35 планируется в 2019 году.

В августе в рамках выставки "Армия-2018" Минобороны России подписало контракт на поставку первой серийной партии из шести штук истребителей МиГ-35 в ВКС России. К 1 января 2019 года АО «РСК "МиГ"» завершало окончательную сборку первой партии этих самолётов и готовилось к проведению их приёмо-сдаточных испытаний.

Су-34 - фронтовой бомбардировщик поколения 4++



В конце декабря в состав ВКС были переданы четыре фронтовых бомбардировщика Су-34 в рамках контракта с Министерством обороны России от февраля 2012 года на 92 таких самолёта. С их поставкой общее количество самолётов данного типа, переданных ВКС по контракту 2012 года, достигло 84 единиц. Первые два Су-34 по данному контракту были

переданы ВВС/ВКС России 24 декабря 2013 года, следующие 18 самолётов - в 2014 году, ещё 18 самолётов - в 2015 году, 16 - в 2016 году, 16 - в 2017 году, и 14 - в 2018 году. Общее количество Су-34, построенных по всем контрактам, включая семь опытных и предсерийных образцов, на 1 января 2019 года достигло 127 единиц.

Су-30СМ - многофункциональный истребитель



Распоряжением Президента РФ от 12 января 2018 года многофункциональный истребитель Су-30СМ принят на вооружение ВКС России.

20-22 декабря 2018 года из Иркутска на аэродром Халино (Курск) совершил перелёт последний истребитель данного типа, построенный на Иркутском авиационном заводе по Гособоронзаказу на этот год. В 2018 году

авиазавод передал Минобороны России 14 самолетов Су-30СМ, в том числе 12 для ВКС России и два - для Морской авиации ВМФ России.

Всего с 2012 года для Минобороны было законтрактовано 116 самолётов Су-30СМ, из которых на 1 января 2019 года ВКС получили 92 истребителя, а Морская авиация - 22.

Су-35С - многофункциональный истребитель поколения 4++



В 2018 году ВКС России по Гособоронзаказу получили десять истребителей Су-35С. Самолёты изготовлены по заключенному в декабре 2015 года пятилетнему контракту на поставку 50 истребителей. Первые десять самолётов Су-35С по данному контракту были построены КНААЗ в 2016 году, еще десять - в 2017 году.

В 2018 году на авиазаводе в Комсомольске-на-Амуре торжественно отметили передачу заказчику сотого самолёта Су-35С. С учётом первого контракта 2009 года на 48 истребителей Су-35С, ВКС России получили на 1 января 2019 года 78 этих серийных самолётов. Ещё 24 истребителя Су-35С экспортной модификации, построенных в 2016-2018 годах, были поставлены в Китай по контракту 2015 года. Таким образом, к концу 2018 г. уже было построено 102 серийных истребителя Су-35С.

На 1 января 2019 года состояние выполнения контрактов на поставку самолётов "Сухого" в ВКС России следующее:

Су-34: по нескольким контрактам с Минобороны России с 2006 г. заказано 128 серийных фронтовых бомбардировщиков Су-34 для ВКС, 120 из них поставлено.

Су-30СМ: по нескольким контрактам Минобороны России с 2012 г. заказано 116 истребителей Су-30СМ для ВКС и Морской авиации, 114 из них поставлено.

Су-35С: по двум контрактам с Минобороны России с 2009 г. заказано 98 истребителей Су-35С для ВКС, 78 из них поставлено.

Як-130 - учебно-боевой самолёт



21 ноября 2018 года Минобороны России сообщило, что на Кушевскую авиабазу поступила очередная партия учебно-боевых самолётов Як-130. Всего в 2018 году учебной авиабазе Краснодарского высшего военного авиационного училища лётчиков им. А.К. Серова в Кушевском районе Кубани передано 10 Як-130, тем самым полностью выполнен ГОЗ-2018 на поставку самолётов данного типа.

Общее количество серийных Як-130, поставленных Минобороны России, достигло 109 единиц - из них 12 первых двух серий были построены на нижегородском авиазаводе "Сокол", а еще 97 - в Иркутске.

Поставки боевых самолётов в 2008-2018 годах

Тип	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
МиГ-29СТМ		28						4	12		
МиГ-29УМБ		6						2			
МиГ-29КР						2	8	10			
МиГ-29КУБР						2	2				
Су-27СМЗ			4	8							8
Су-30М2			2	2		3	8	3	2		
Су-30СМ					3	14	21	27	17	17	14
Су-34	1	2	4	6	10	14	18	18	16	16	14
Су-35С					2	8	24	12	12	10	10
Як-130		3	6	3	15	18	20	14	10	6	10
Всего	1	39	16	19	30	61	101	90	69	49	56

Дальняя авиация

В 2018 году подразделения дальней авиации получили пять модернизированных стратегических ракетоносцев - один Ту-160М "Белый лебедь" и четыре Ту-95МС "Медведь". В 2019 году в войска должны быть поставлены еще четыре Ту-95МС.

Современный парк дальней авиации России (ДА) состоит из стратегических ракетоносцев-бомбардировщиков Ту-160 (М/М2) и Ту-95МС (95МСМ), бомбардировщиков Т-22МЗ, топливозаправщиков Ил-78 и самолётов-разведчиков Ту-22МР.

Ту-160М/М2 – стратегический ракетоносец

В начале 2018 года состоялся первый полёт нового стратегического ракетоносца Ту-160М, изготовленного на авиазаводе в Казани в рамках программы возобновления производства этих машин в облике Ту-160М2. Самолёт, получивший имя "Петр Дейнекин", был построен на основе имевшегося на заводе технологического задела, но с использованием новейших узлов, деталей и технологий. Самолёт достраивался для решения задач восстановления технологии окончательной сборки, проверки отдельных новых технологических решений.



Новый самолёт не является опытным образцом модернизированного варианта ракетносна-бомбардировщика. В процессе достройки была проведена малая модернизация: планер и двигатели остались прежними. Начало строительства ракетосцев Ту-160М2 возможно только после оцифровки РКД, к сентябрю 2018 года было оцифровано более 500

тысяч конструкторских документов. Вместе с тем строительство первого модернизированного ракетосца Ту-160М2 начали уже в прошлом году.

В ноябре 2018 года стратегическим ракетосцем Ту-160М после проведенной модернизации был выполнен пуск двенадцати крылатых ракет воздушного базирования типа Х-101 по полигону Пембой, расположенному за Полярным кругом.

Ту-95МС/МСМ – стратегический бомбардировщик-ракетоносец



В рамках работ по глубокой модернизации стратегического бомбардировщика-ракетоосца Ту-95МС в версию Ту-95МСМ на самолёте меняется бортовое радиоэлектронное оборудование, он получит модернизированные двигатели **НК-12МПМ**.

Благодаря модернизированной силовой установке бомбардировщик существенно улучшит лётно-технические характеристики, в том числе увеличится дальность полёта. Первый полёт Ту-95МСМ с модернизированным двигателем запланирован на конец 2019 года.

Двигатель НК-12МПМ разработки самарского **ПАО "Кузнецов"** является модификацией НК-12МП - самого мощного в мире (15000 л.с.) серийного турбовинтового двигателя.

В 2019 году в ВКС будет передано четыре модернизированных дальних бомбардировщика Ту-95МС.

Ту-22М3М - дальний ракетосец-бомбардировщик



28 декабря 2018 года в Казани состоялся первый полёт глубоко модернизированного дальнего ракетосца - бомбардировщика Ту-22М3М. Полёт проходил на высоте 1500 метров и длился 37 минут. Церемония выкатки и передачи первого опытного образца Ту-22М3М на этап наземных и лётных испытаний состоялась 16 августа.

От предыдущей модификации Ту-22М3 остался только планер. В самолёте установлен новый комплекс цифрового бортового радиоэлектронного

оборудования, который в значительной степени унифицирован с Ту-160М, новая система радиоэлектронного противодействия, новый комплекс связи, новый локатор, новый комплекс обороны. Проведены доработки по планеру, позволяющие продлить назначенный срок службы самолёта.

На самолёты будут устанавливаться новые модернизированные более экономичные двигатели, что позволит увеличить дальность и скорость полёта. На новые ракетно-бомбардировщики будут возвращены штанги дозаправки топливом в воздухе. По официальным данным, у России есть более 100 дальних ракетно-бомбардировщиков Ту-22М3.

Перспективный авиационный комплекс дальней авиации (ПАК ДА)

Самарское ПАО "Кузнецов" начало ОКР по двигателю для данного самолёта. Контракт на создание двигателя для ПАК ДА был заключен между ОДК и ПАО "Туполев" в июне 2018 года.

3 сентября 2018 г. на сайте госзакупок ПАО "Туполев" разместило тендер на выполнение составной части ОКР по теме: "Создание комплекса средств математического моделирования систем общесамолётного оборудования для решения задач отладки алгоритмов управления системами, диагностики, парирования отказов и полунатурного моделирования".

Лёгкий военно-транспортный самолёт Ил-112В

В Воронеже на ПАО «ВАСО» в 2018 году состоялась выкатка первого опытного самолёта Ил-112В, разработка которого началась около 20 лет назад, в 2010 году была прекращена, а в 2014 году возобновлена.



Этот лёгкий военно-транспортный самолёт грузоподъёмностью 5 тонн, способный взлетать с грунтовых полос и работать в сложных климатических условиях, должен заменить большой парк морально устаревших Ан-24 и Ан-26. При производстве Ил-112В используются только отечественные комплектующие, он будет оснащаться оборудованием на российской элементной базе. Базовый

турбовинтовой двигатель для этого самолёта ТВ7-117СТ разработки АО «ОДК-Климов» существенно мощнее, легче и экономичнее, чем используемый на Ан-26 украинский АИ-24.

30 марта 2019 года был успешно проведен первый испытательный полёт Ил-112В. На воронежском авиазаводе начата сборка третьего и четвёртого опытных образцов. Одновременно ПАО «Ил» реализует комплексный план по снижению массы самолёта и увеличению его грузоподъёмности до требований Минобороны России.

Военные и специальные вертолёты

В рамках Государственного оборонного заказа (ГОЗ) в 2018 г. на предприятиях АО «Вертолёты России» ГК «Ростех» произведено и поставлено Минобороны России около 60 новых вертолётов.

Согласно официальным заявлениям, Минобороны России будет закупать в рамках Государственной программы вооружения России (ГПВ-2025) в 2018-2025 годах

меньше вертолёт, чем по действующей программе на 2010-2020 годы. После 2020 г. Минобороны сделает акцент на закупку именно боевых вертолёт.



На вертолётном заводе в Ростове-на-Дону **ПАО «Роствертол» им. Б.Н. Слюсаря»** в прошлом году продолжали серийно строить ударные вертолёты **Ми-28Н** и многоцелевые боевые вертолёты **Ми-35М** в рамках договоров с Минобороны России и контрактов с зарубежными странами.

В 2018 г. в Ростове-на-Дону началась постройка второй партии учебно-боевых вертолёт **Ми-28УБ** с двойным управлением для Минобороны России. Первая партия Ми-28УБ, состоящая из 24 машин, была передана российским военным в конце 2017г. В 2018 г. Минобороны России были переданы два первых предсерийных ударных вертолёт **Ми-28НМ**.



бортовой обороны.

Также ПАО «КВЗ» по заказу Минобороны России построен и начал проходить лётные испытания первый серийный многоцелевой вертолёт средней грузоподъёмности **Ми-38Т**.



На **ПАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина»** в прошедшем году планировалось построить 25 машин марки **Ка-52**, из которых только 6 предназначалось для Минобороны России, остальные 19 – для поставки на экспорт. По планам АО «Вертолёты России» в 2018-2019 годах намечено изготовить суммарно около 50 новых ударных вертолёт Ка-52.

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» в 2018 г. изготовил в рамках Гособоронзаказа 20 вертолёт семейства **Ми-8/17/171**.

В 2018 г. **ПАО «Казанский вертолётный завод»** передал Минобороны России в рамках Гособоронзаказа очередную партию вертолёт, состоящую из пяти военно-транспортных машин **Ми-8МТВ-5-1**, оснащённых новым комплексом

В 2018 году **АО «КумАПП»** в Кумертау (Башкирия) продолжал выполнять контракт по ремонту и глубокой модернизации противолодочных вертолёт Ка-27 для авиации ВМФ России. В 2018 году Минобороны России были переданы 4 усовершенствованных вертолёт **Ка-27М**.

Также АО «КумАПП» передало госзаказчику (авиации спецназначения РФ) очередные два вертолётa **Ка-226Т** корабельного базирования (это третья поставка с марта 2017 г., по две машины в каждой партии). Первые два палубных вертолётa этой марки получила авиация Пограничной службы ФСБ России. Корабельный вариант вертолётa Ка-226Т может применяться для решения поисково-спасательных и транспортных задач днём и ночью в простых и сложных метеорологических условиях.

Авиационное вооружение



АО «Тактическое ракетное вооружение» в 2018 году реализовала необходимые меры, направленные на выполнение заданий Государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружения по всей обширной номенклатуре изделий, в том числе для ВКС и Морской авиации, создаваемых и серийно производимых предприятиями холдинга.

В 2018 году Корпорацией внесён весомый вклад в обеспечение поставок и поддержания в строю специальной авиационной техники при выполнении операций ВКС в Сирии. В отчётном году Корпорация завершила запланированные важные программы и подтвердила характеристики выпускаемых изделий ВВТ, которые в них

закладывались. В том числе проведены успешные пуски лучшей в своём классе крылатой ракеты **Х-101** с уникальными характеристиками по дальности, точности и противодействию ПВО, а также планирующего гиперзвукового блока **«Авангард»**.

Финансово-экономические показатели Корпорации существенно выше общеотраслевых за 2018 год и превышают индикаторы, предусмотренные Госпрограммой. В целом объём выполненных работ и оказываемых услуг в 2018 году вырос на 10-12 процентов и составил 231 миллиард рублей. Чистая прибыль Корпорации – почти 25 миллиардов рублей.

Предприятия Корпорации динамично развиваются. В соответствии с ФЦП реализуется более сотни проектов по реконструкции и техническому перевооружению производства на сумму около 70 миллиардов рублей, и примерно в таком же объёме на эти цели привлекаются средства из собственной прибыли согласно корпоративной стратегии развития.

В Корпорации реализуются социальные программы, идёт омоложение коллектива. Поддерживается высокий уровень ежемесячной зарплаты: в среднем по корпорации она

составляет 55 тысяч рублей. Средняя выработка на одного работника превышает 4,5 миллиона рублей в год.

АО «Корпорация «ТРВ» разрабатывает и реализует планы по расширению выпуска высокотехнологичной конкурентоспособной продукции гражданского и двойного назначения как для авиастроения (композитные детали для МС-21 и двигателей ПД-14), так и других отраслей, в том числе для РЖД, РАО «ЕЭС», «Газпрома», Росатома и других государственных корпораций.

Задачи на 2019 год по поставке авиатехники в войска

В 2019 году военно-воздушные силы (ВВС) должны получить от предприятий авиационной промышленности более 100 самолётов и вертолёт, доведя долю современного вооружения до 65%, а в целом по ВКС — до 81,8%.

Что касается перспективных образцов — армия получит первую серийную партию истребителей пятого поколения **Су-57** и партию ударных вертолёт **Ми-28НМ**. Ожидается поставка первого транспортно-десантного вертолёт **Ми-38Т**. Пока контракт заключен с Минобороны на две машины, но в дальнейшем планируется начать серийные поставки. Также ожидается поставка для армейской авиации модернизированного тяжёлого вертолёт **Ми-26Т2В**, первых двух модернизированных самолёт управления и ретрансляции **Ил-22М11** (всего до 2021 года в войска поступят пять таких машин). В 2019 году завершатся все необходимые испытания многофункционального истребителя **МиГ-35**. Контракт на поставку первой партии из 6 этих самолёт был подписан на форуме «Армия-2018».

В текущем году начнутся серийные поставки беспилотника **«Орион»**. Это БПЛА большой продолжительности полёта. На форуме «Армия-2018» были показаны прототип боеприпаса массой до 50 кг и блок управления оружием для него. По заявлению министра обороны РФ разведывательно-ударные беспилотники средней дальности начнут поступать в войска в 2019 году. Также продолжатся разработка, серийное производство и поставка других типов БПЛА различного назначения.

Морская авиация флота продолжит получать многоцелевые истребители **Су-30СМ** и вертолёт **Ка-27М** в рамках программы по замене авиационного парка. Главным командованием флота также ведётся подготовка к приёму в состав морской авиации самолёт-амфибий **Бе-200** в качестве спасательных и противопожарных летательных аппаратов. Кроме того, планируется модернизация **Бе-12** с применением новых противолодочных комплексов. Это позволит повысить их боевую эффективность и успешно выполнять задачи по предназначению.

Всего в ВКС, морскую авиацию и войска ПВО в 2019 году планируется поставить 143 новых и модернизированных летательных аппарата.

2.4 Внешнеэкономическая деятельность отрасли в 2018 году

В 2018 году в отрасли продолжалось развитие экономически и военно-политически обоснованной интеграции и кооперации с зарубежными странами и иностранными коммерческими компаниями при разработке, производстве и эксплуатации гражданской и военной авиационной техники, исходя из приоритета национальных интересов Российской Федерации, с учётом проводимых работ по импортозамещению и продвижения отечественной авиатехники на внутренний и внешний рынки.

Наиболее показательными и поучительными примерами использования международной интеграции и кооперации при создании российской авиационной техники являются проекты создания ближнемагистрального пассажирского самолёта SSJ100 и среднемагистрального самолёта MC-21.

В производстве **SSJ100** значительную долю составляют иностранные комплектующие. Используемый на этом самолёте турбореактивный двигатель **SaM 146** производится российским **ПАО «ОДК-Сатурн»** совместно с французской компанией **Snecma Moteurs (группа Safran)**. Для управления программой создания двигателя компании Snecma и ПАО «ОДК-Сатурн» на паритетных началах учредили совместное предприятие **Power Jet**. Как уже отмечалось, к качеству важнейшей, наиболее наукоёмкой и, соответственно, наиболее дорогой «горячей части» двигателя, за которую ответственны французские партнёры, есть серьёзные обоснованные претензии. В настоящее время предпринимаются меры по увеличению уровня локализации производства двигателя SaM146 в Российской Федерации.

В число поставщиков комплектующих изделий самолёта SSJ100 входят также западные компании **Thales Avionics, Zodiac Aero Electric, ELTA, Michelin Aircraft** и ряд других, поставляющие различное бортовое оборудование и агрегаты самолёта.

Участие российских производителей в проекте **MC-21** выше, чем в проекте SSJ100. Хотя лётные испытания самолёта MC-21 в настоящее время проводятся с двигателями американской фирмы **Pratt&Whitney**, идут испытания альтернативного, полностью российского двигателя **ПД-14**, на который получен сертификат в 2018 году. Это означает, что потенциальным заказчикам самолёт будет доступен и с российским двигателем.

Основу бортового электронного оборудования самолёта MC-21 составляют системы французской компании **Thales** и американских **Honewell** и **Rockwell Collins**. В частности, Thales поставляет вычислители, на которых будет работать российское программное обеспечение. Honewell поставляет навигационные блоки, в состав которых входит и спутниковая навигация, а Rockwell Collins – системы связи и обмена данными. Интегратором систем выступает российская компания **«ОАК-Центр комплексирования»**.

Учитывая последовательную политику правительства США по противодействию и, при возможности, блокированию производства и поставки на мировой рынок российской гражданской и военной авиатехники, неизменную ещё с советских времён, но особенно ужесточившуюся в последние несколько лет, такая доля западных импортных комплектующих в SSJ100 и MC-21 несёт огромные экономические и политические риски, вплоть до запрета поставки самолётов с этими комплектующими в другие страны (например, в Иран), или вообще введения правительственных санкций на поставку в Россию комплектующих для авиатехники из США и зависимых от них Канады и стран Западной Европы.

По-другому выстраивается внешнеэкономическое и научно-техническое сотрудничество в области авиационной деятельности с **Китаем, Индией**, а также с покупателями авиатехники нашей страны в Азии, Африке, Латинской Америке.

ПАО «ОАК» и Китайская корпорация коммерческих самолётов **COMAC** в конце марта 2017 г. учредили, а 22 мая открыли в Пекине офис совместного предприятия **China-Russia Commercial Aircraft International Co Crporation (CRAIC)** для разработки, производства, реализации и послепродажного обслуживания **российско-китайского**

широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта CR929 (China-Russia 929). CRAIC будет выполнять функцию оператора этой программы. Сейчас её реализация находится на этапе эскизного проектирования и отбора поставщиков основных систем и оборудования, который завершится до конца 2019 года - тогда будет сформирован окончательный облик самолёта CR929.

В 2018 году на авиасалоне **China Airshow** в Чжухае была проведена презентация



полномасштабного макета самолёта CR929. Первой будет разработана его базовая версия, рассчитанная на 280 пассажиров с дальностью полёта 12 тыс. км. Также предусматривается создание укороченного варианта на 230 кресел и удлиненной модификации на 320 кресел. Инженерный центр по

разработке самолётов будет в России, а их итоговая сборка в Шанхае.

Общая стоимость проекта оценивается в \$13-20 млрд. В проекте изъявляет принять участие также Франция. Свои заявки на поставку двигателей для российско-китайского самолёта выдвигали Rolls-Royce, General Electric, АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» (ОДК) ГК «Ростех» совместно с китайской Aero Engine Corporation of China (AECC) и др. Россия и Китай намерены реализовать планы по созданию (первому полёту) и началу поставки самолёта к 2025 и 2027 годам соответственно.

АО «Вертолёты России» и китайская компания **Avicopter** в июне 2016 года подписали двухстороннее соглашение о совместной разработке **тяжёлого гражданского вертолёта Advance Heavy Lifter (AHL)** «Авиакоптер». Соглашение было утверждено распоряжением Правительства Российской Федерации от 7 февраля 2017 г. № 205-р. В 2018 году стороны достигли консенсуса по вопросам технических требований и технических норм, определены «дорожная карта» для реализации проекта и задачи, которые должны быть выполнены каждой стороной.

Не менее активно идёт сотрудничество с **Индией**. ПАО «ОАК» и индийская



корпорация ХАЛ по подписанному в 2017 году договору осуществляют сервисную поддержку самолётов **Су-30МКИ** ВВС Индии. Реализация этого соглашения позволяет повысить эффективность послепродажного обслуживания истребителей Су-30МКИ, парк которых в Индии насчитывает уже более 200 единиц, а в перспективе превысит 270 самолётов.

Корпорация ХАЛ и АО «ОДК» реализуют контракт о долгосрочном сотрудничестве, который определяет ключевые аспекты взаимодействия сторон по послепродажному обслуживанию российских авиационных двигателей **АЛ-31П, РД-33** различных серий, **РД-33МК, Р-25-300, Р-29Б-300**, эксплуатируемых Минобороны Индии.



В 2018 году продолжены работы на созданном в 2017 году совместном российско-индийском предприятии по производству вертолётов **Ка-226Т**.

В области авиационной науки в 2018 году была продолжена работа по участию российских предприятий в проектах рамочных программ **Европейского союза** по научно-технологическому развитию с учётом приоритетов развития отечественного авиастроения при содействии Национальной контактной точки «Аэронавтика», созданной на базе ФГУП «ЦАГИ».

В 2018 году была продолжена государственная поддержка экспорта авиационной техники и сопутствующих услуг, включая создание на территориях иностранных государств центров технического обслуживания и ремонта для обеспечения эксплуатации поставляемой продукции.

В рамках содействия развитию экономически обоснованной кооперации с иностранными государствами при разработке, производстве и эксплуатации авиационной техники Минпромторгом России и ФСВТС России в 2018 году были продолжены работы по разворачиванию совместного производства современных образцов продукции военного назначения, созданию и развитию сервисных технических центров для ремонта и обслуживания отечественной военной авиационной техники.

В частности, во **Вьетнаме** продолжены работы по дооснащению авиаремонтного завода в г. Дананге для технического обслуживания и капитального ремонта самолетов марки «Су»; в **Индии** ведется совместное производство вертолётов Ка-226Т; в **Малайзии** обеспечивается обслуживание ранее поставленных самолетов типа «Су-30» на совместном российско-малайзийском предприятии **ATSC**.

Кроме того, продолжено создание центров по обслуживанию и ремонту вертолётов «Ми» в **Венесуэле, Бразилии, Перу**.

Экспорт гражданских самолётов

В сентябре 2018 года **ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»** был подписан контракт с авиакомпаниями **США** и **Чили** на поставку 6 самолётов-амфибий **Бе-200ЧС** и опционы еще на 9 самолётов этого типа.

В течение 2018 года **АО "Гражданские самолёты Сухого"** (АО «ГСС») подписало несколько контрактов и соглашений о намерениях на поставку региональных самолётов **SSJ100** зарубежным заказчикам.

16 июля АО «ГСС» и авиакомпания **Peruvian Airlines (Перу)** подписали предварительное соглашение о намерениях на 10 самолётов SSJ100.

8 сентября в Геленджике в рамках **Гидроавиасалона-2018** был подписан договор на поставку в **Замбию** одного самолёта SSJ100 в VIP-версии. Возможен опцион на покупку еще четырех самолётов для местной авиакомпании.

В рамках **Bahrain Air Show 2018** АО «ГСС» и Alexcina LLC, базирующаяся в Дубае (**ОАЭ**), подписали соглашение о намерениях на приобретение 12 самолетов SSJ100.

В ноябре было достигнуто соглашение с авиакомпанией ADRIA Airways (**Словения**) на поставку 15 самолётов SSJ100. Первый самолёт авиакомпания должна получить в начале 2019 года. Самолёты будут сданы в лизинг по долгосрочному договору аренды. Кроме того, был подписан Меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым будет организован центр технического обслуживания и ремонта SSJ100 в аэропорту Любляны.

В самом конце 2018 года в Бангкоке АО "ГСС" подписало соглашение о намерениях с компанией Kom Airlines Company Limited (**Таиланд**) на поставку шести SSJ100 в период с 2019 по 2020 год (в соответствии с предварительной договорённостью - в компоновке на 100 мест).

Кроме того, последние соглашения на поставку SSJ100 в Словению и Таиланд предусматривают одновременное создание в этих странах центров ТОиР, чего ранее не было.

Экспорт военных самолётов

Россия в последние три года продаёт оружие за рубеж на 15 млрд. долларов ежегодно. Портфель экспортных оружейных заказов составляет 55 млрд. долларов. Доля авиационной продукции в военной технике и вооружении, проданных в 2018 году, составляет 59%.

Обстановка на мировом рынке вооружений и военной техники также характеризуется беспрецедентным давлением, оказываемым США на потенциальных покупателей российского оружия. Среди основных способов давления можно выделить следующие:

1. Прямое политическое воздействие на зависимые от США государства с угрозой лишения военной, экономической и иной поддержки в случае необходимости. Отмечается, в частности, в странах Персидского залива, Турции и ряде других. Частным случаем этой практики является угроза отказа от ранее согласованных оружейных контрактов.

2. Активная информационная кампания, направленная на создание негативного образа российского оружия у потенциальных покупателей.

3. Санкционное воздействие на российских производителей техники и вооружения, угроза применения санкций к лицам и организациям, сотрудничающим с российской «оборонкой». Серьезно осложняются финансовые расчёты как в процессе поставок, так и при дальнейшем техническом обслуживании техники и любом ином коммерческом взаимодействии.

Эти методы применяются как по отдельности, так и в сочетании, и хотя не всегда эффективны, но оказывают определённое влияние.

По предварительной информации в 2018 году за рубеж было поставлено 16 российских боевых самолётов: 11 **Су-35С** получил **Китай**, 4 **Су-30СМ** - **Казахстан** и первый **Як-130** был доставлен в **Лаос**.

В 2018 году завершилась поставка в Китай истребителей экспортной модификации Су-35. Всего по российско-китайскому контракту 2015 года было построено в 2016-2018 годах и поставлено 24 истребителя этой марки.

Экспорт вертолёт



На вертолётном заводе в Ростове-на-Дону **ПАО «Роствертол» им. Б.Н. Слюсаря** в прошлом году было построено три тяжёлых транспортных вертолёт **Ми-26Т2** для **Иордании**. Всего для ВВС Иордании было заказано 4 вертолета Ми-26Т2, два из которых переданы

иорданской стороне. Иордания стала вторым иностранным военным заказчиком вертолёт модели Ми-26Т2 после Алжира. Для **Алжира** в прошлом году также было построено несколько вертолетов Ми-26Т2. Всего для Минобороны Алжира заказано 14 тяжёлых винтокрылых машин. К началу 2018 г. было передано около десяти машин.

Также «Роствертол» продолжил серийное производство и поставку по экспортным контрактам ударных вертолёт **Ми-28Н** и транспортно-боевых вертолёт **Ми-35М** (**Нигерия, Казахстан, Узбекистан** и др.). В частности, в прошлом году были поставлены Минобороны Казахстана четыре транспортно-боевых вертолёт Ми-35М.



Арсеньевский авиазавод **ПАО «ААК «Прогресс»** загружен экспортными заказами до 2020 г. Согласно подписанному в 2015 г. контракту, Минобороны **Египта** несколькими партиями получит 46 ударных вертолёт **Ка-52** «Аллигатор».

На **АО «У-УАЗ»** (вместе с вертолётным заводом **АО «КумАПП»**) приступили к подготовке производства машинокомплектов лёгкого многоцелевого вертолёт **Ка-226Т** (в варианте 226.54) для лицензионной сборки в **Индии**. Вертолёт Ка-226Т в варианте 226.54 представляет собой модификацию сертифицированного вертолёт Ка-226Т, предназначенную для Минобороны Индии. Производственная программа по поставкам в Индию машинокомплектов этой версии лёгкого вертолёт рассчитана приблизительно на десять лет. Производственная линия на У-УАЗ будет состоять из шести позиций окончательной сборки Ка-226Т, обеспечивая при необходимости выпуск 35 вертолёт в год. В соответствии с производственным планом предприятие изготовит в 2019 г. три вертолёт Ка-226Т, два фюзеляжа, а также агрегаты, которые будут использоваться для проведения испытаний.



В 2017 г. был подписан контракт на поставку в **КНР** дополнительной партии транспортных вертолётов **Ми-171Е** производства **АО «У-УАЗ»**, состоящей из четырёх машин. В течение 2018 г. этот контракт был выполнен.

АО «КумАПП» в отчётном году передало иностранным заказчикам семь многоцелевых вертолётов средней грузоподъёмности **Ка-32А11ВС**. В частности, три вертолёт получила турецкая авиакомпания KaanAir.

Суммарно **Турция** и **Таиланд** заказали в 2017 г. восемь машин Ка-32А11ВС.

Авиазавод в Кумертау также приступил к подготовке производства элементов планера лёгкого многоцелевого вертолёт Ка-226Т (в варианте 226.54) для лицензионной сборки в Индии.

ПАО «КВЗ» в 2018 г. поставил в **Таиланд** два модернизированных вертолёт **Ми-17В-5**, где до этого уже эксплуатировалось пять таких вертолётов.

В рамках контракта с правительством **Экваториальной Гвинеи** на Казанском вертолётном заводе изготовили и передали заказчику два вертолёт **Ми-172**.

2.5 Осуществление бюджетных ассигнований в объекты капитального строительства предприятий (организаций) авиационной промышленности в 2018 году

В 2018 году на мероприятия по капитальному строительству были запланированы бюджетные ассигнования в рамках 2 федеральных целевых программ в объёме 109 % от уровня 2017 года.

Задания по финансированию объектов капитального строительства (за счет средств федерального бюджета) на 2018 год выполнены на 96%.

В эксплуатацию введено 24 объекта капитального строительства.

Наиболее существенные объёмы государственных капитальных вложений в 2018 году в рамках ФАИП были профинансированы по объектам предприятий (организаций), входящих в Государственную корпорацию «Ростех» и интегрированные структуры ПАО «ОАК», АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение».

2.6 Итоги 2018 года в области охраны труда

Общий уровень травматизма в 2018 году снижен на предприятиях большинства интегрированных структур отрасли, в том числе на входящих в АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» на 34%, в ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» на 30%, в АО «Вертолеты России» на 26,1%, в АО «КРЭТ» – на 7,6%, в ПАО «ОАК» на 6 %, в АО «Технодинамика» на 5%. И только в АО «ОДК» отмечен рост травматизма на 4,2%.

В 2018 году на большинстве предприятий отрасли увеличилось финансирование мероприятий, направленных на улучшение условий и охрану труда. Всего по отрасли эти затраты составляют около 8,4 миллиардов рублей, что на 14,6% больше, чем в 2017 году. Затраты по охране труда в расчёте на одного

работника в среднем по отрасли составили 19286 рублей, что на 15,6% больше, чем в 2017 году. При этом есть предприятия, где финансирование мероприятий по охране труда в расчёте на одного работника значительно (в разы, а иногда - на порядок!) меньше отраслевого показателя. Например, в АО «ЛИИ им. М.М. Громова» (в составе ПАО «ОАК») - 1680 рублей, в АО «МВЗ им. М.Л. Миля» (г. Москва) – 9800 рублей, в АО «РСК «МиГ» (г. Москва) – 2600 рублей.

Качественный показатель работы - это уровень травматизма и профессиональной заболеваемости. Как и в предыдущие годы, в отрасли удалось снизить уровень общего травматизма.

По отношению к предыдущему году отмечено снижение примерно на 11% количества несчастных случаев - с 487 до 433. Также снижен уровень тяжёлого травматизма. В отчётном периоде произошло 43 несчастных случая с тяжёлыми последствиями, что на 6,53% меньше, чем в 2017 году.

К сожалению, наряду с этим в отрасли отмечен рост смертельного травматизма. Всего в отрасли произошло 10 несчастных случаев со смертельным исходом, в том числе на АО «Авиастар-СП» и АО «Ульяновское конструкторское бюро приборостроения», АО «ОДК-Климов» (г. Санкт-Петербург), АО «Авиаагрегат» (г. Самара), ПАО «Кузнецов» (г. Самара), ПАО «Роствертол» (г. Ростов-на-Дону), АО «Камов» (г. Люберцы), ОАО «БЛМЗ» (г. Балашиха), ПАО «Туполев» (г. Москва).

Отмечен также рост группового травматизма: в 2018 году произошло 7 групповых несчастных случаев, против 5 случаев в 2017 году.

Одна из причин несчастных случаев имеет организационный характер – ставшая уже хронической неукомплектованность служб охраны труда на предприятиях. Административный контроль в отрасли осуществляли 807 специалистов по охране труда при норме 1083.

По данным статистики, в отчётном периоде на 349379 рабочих местах проведена специальная оценка условий труда, что составляет 88,64% от общего количества рабочих мест в отрасли.

По результатам спецоценки условия труда 109857 работников признаны вредными и (или) опасными, что составляет 25,3% от общего числа работающих в отрасли. Следует отметить, что в отрасли отмечено небольшое (на 9%) уменьшение удельного веса численности работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда.

Воздействие вредных производственных факторов является основной причиной развития профессиональных заболеваний у работников. Всего в отрасли зарегистрирован 2101 работник, имеющий профессиональное заболевание. В отчётном периоде отмечено снижение общего уровня профессиональной заболеваемости в отрасли на 11,32% и снижено на 6% число работников, у которых вновь установлено профзаболевание в 2018 году.

2.7 Основные выводы по итогам работы авиационной промышленности России в 2018 году

Несмотря на положительные результаты в отдельных сегментах авиационной деятельности в 2018 году, на фоне кризисных явлений в экономике России, как и в предыдущие годы, не были выполнены основные плановые задания уточнённой Госпрограммы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».

Объёмы поставок авиационной техники в 2018 году меньше поставок 2017 года и значительно ниже контрольных индикаторов Госпрограммы.

Резко снизились к уровню 2017 года показатели:

- общего объёма производства продукции предприятий авиационной промышленности (87,3%);
- объёма выпуска военной продукции (82,2%);
- поставки продукции на экспорт ((83,6%);
- создания продуктов научно-технической деятельности (80%);
- производительности труда (93%).

При этом выделенные государственные бюджетные средства в рамках мероприятий государственных программ также были недоосвоены.

По мнению специалистов ОАО «Авиапром», при наличии внешних санкционных факторов, главной причиной кризисных явлений в отрасли является ослабление вертикали государственного управления деятельностью производственных корпораций и научных организаций, выразившееся в отсутствии системной координации и контроля реализации основных мероприятий Госпрограммы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» и ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011-2020 годы», а также мероприятий по импортозамещению и диверсификации производства авиационной промышленности, в несвоевременной подготовке и затяжке утверждения стратегических, программных и нормативно-правовых документов.

Наряду с имеющимися проблемами в авиационной промышленности, с согласия государственных органов исполнительной власти продолжают сомнительные структурные изменения, слияния и поглощения предприятий и организаций с последующей продажей стратегически важных материальных активов отрасли ранее аффилированным частным инвесторам.

Такое положение свидетельствует об углублении кризиса функционирования авиационной промышленности России, вызывает озабоченность экономическим и социальным состоянием трудовых коллективов – наших акционеров.

Для преодоления глубокого кризиса в авиационной промышленности необходимы структурные преобразования в системе государственного управления авиационной деятельностью с учётом отечественного и мирового опыта. Эти преобразования должны быть ориентированы не на частные и корпоративные интересы, а исключительно на обеспечение национально-государственных интересов России в устойчивом социально-экономическом развитии и укреплении обороноспособности, на восстановление технологической безопасности в авиационной промышленности и авиатранспортной системе страны.

«Крайне негативное влияние на ситуацию оказывает ставшее массовым явлением сращивание чиновничества и бизнеса. Неудивительно, например, что коррупцией оказалась охвачена сфера государственных и муниципальных закупок. Тройственный союз криминала, продажного чиновничества и нецивилизованного бизнеса – вот основная ось зла, препятствующая модернизации».

Е.М. ПРИМАКОВ

III. РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ ОАО «АВИАПРОМ» В 2018 ГОДУ

3.1 Экономические результаты работы ОАО «Авиапром» в 2018 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 АО.

2.1 Формирование и реализация 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) ОАО "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 ОАО «Авиапром» с учётом соисполнителей в 2018 году составил 632,7 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 ОАО «Авиапром» и итоги выполнения госконтрактов и договоров по НИРам в 2018 году

В 2018 году общий объём выполненных Обществом научно-исследовательских работ составил 80,3 млн. руб.

По государственным контрактам и договорам с предприятиями отрасли выполнены научно-исследовательские работы:

НИР «Новая база»

Проведены исследования реализации инвестиционных проектов развития материально-технической базы (МТБ) авиационной промышленности, определены сценарные условия развития МТБ отрасли; разработаны рекомендации по совершенствованию организации и функционирования отраслевой системы стратегического планирования в части развития МТБ авиационной промышленности.

НИР «Теорема»

Проведены исследования влияния показателей состояния производственных фондов организаций (предприятий) авиационной промышленности на конкурентоспособность на мировом рынке товаров, работ и услуг в сфере авиастроения.

НИР «Экспериментальная авиация»

Выполнена научно-исследовательская работа по теме «Исследования по совершенствованию и актуализации действующего фонда нормативных и методических документов в области экспериментальной авиации в обеспечение безопасности полётов воздушных судов и повышения эффективности проведения лётных испытаний при разработке и производстве авиационной техники».

Результаты выполненных ОАО «Авиапром» в 2018 году научно-исследовательских работ подлежат использованию при осуществлении стратегического планирования и управления государственными программами по развитию материально-технической базы авиационной промышленности России, а также будут положены в основу мероприятий по повышению эффективности проведения лётных испытаний и обеспечения безопасности полётов экспериментальных воздушных судов при разработке и производстве авиационной техники.

3.3 Деятельность в освоении капитальных вложений

Итоги выполнения ОАО «Авиапром» подрядных и субподрядных работ по капитальному строительству, проектно-изыскательским работам и прочим работам и услугам в 2018 году

Объём выполненных работ и оказанных услуг ОАО «Авиапром» в 2018 году с учётом соисполнителей составил:

- генподрядные и подрядные строительные работы – на 429,2 млн. руб. с НДС;
- проектные работы, прочие работы и услуги – на 32,0 млн. руб. с НДС (в том числе: АО «ОДК», АО «КТРВ»).

Выполнение работ по реализации программных инвестиционных мероприятий осуществлялось во взаимодействии с отраслевыми проектными и специализированными подрядными организациями, инженерными и строительными подразделениями заказчиков.

3.4 Управление лётной деятельностью в экспериментальной авиации, проводимой УЛС ОАО «Авиапром» в 2018 году

Лётно-испытательная деятельность авиационных организаций экспериментальной авиации (ЭА) в 2018 году была направлена на обеспечение полного и качественного выполнения производственных планов авиационных организаций (предприятий), выполнение Гособоронзаказа, повышение качества лётных испытаний и обеспечение безопасности полётов при их проведении.

Авиационные организации ЭА решали задачи по проведению лётных испытаний авиационной техники, в том числе:

- второго экземпляра опытного воздушного судна (ВС) МС-21;
- опытного беспилотного воздушного судна (БВС) 2НЛ311-10;
- первой модели сверхзвукового ракетноносца Ту-160М2;
- истребителя Су-57 с новейшим двигателем (двигателем второго этапа «изделие 30»);
- модернизированных ВС А-410 УВП-Е20 (в рамках ОКР «Поплавок-Б»), Ил-78М-90А и Ил-76МД-90А;
- модернизированного вертолёт Ми-28НМ;
- вертолёт Ка-226Т (палубная версия), Ми-38 (в условиях низких температур).



Экипажи лётно-испытательных подразделений (ЛИП) авиационных организаций ЭА выполняли демонстрационные полёты на «Гидроавиасалоне-2018», Международном военно-техническом форуме «Армии-2018», международном гидроавиасалоне «Biscarosse 2018» (Франция), международной выставке авиационно - космической промышленности «Air show China», авиационном празднике «Я выбираю небо».

Отдельные экипажи ЭА выполняли задачи по проведению лётных проверок средств связи и радиосветотехнического оборудования аэродромов, перегонке воздушных судов (ВС) в реморганы и обратно, авиационному обеспечению деятельности организаций и предприятий. Производились полёты на поддержание натренированности и выполнение проверок лётной подготовки лётного состава лётно-испытательных подразделений (ЛИП) ЭА.

На предприятиях авиационной промышленности и авиаремонтных заводах, входящих в ПАО «ОАК» и АО «Вертолёты России» продолжались испытания серийных и модернизированных ВС.

В 2018 году налёт ЛИП авиационных организаций ЭА составил:

общий налёт – 27342 час.;

испытательный налёт – 20186 час.

В 2018 году в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 декабря 1997 года № 1552 Управление лётной службы (УЛС) ОАО «Авиапром» выполняло работы и услуги, связанные с регулированием деятельности в области экспериментальной авиации.

В соответствии с Планом совершенствования нормативной правовой базы в области экспериментальной авиации на 2013-2015 годы и на период до 2020 года, утверждённым директором Департамента авиационной промышленности Минпромторга России 16 января 2013 года, и в рамках выполняемых НИР ОАО «Авиапром» были разработаны и представлены в Департамент авиационной промышленности Минпромторга России проекты 4 нормативных документов:

- проект Федеральных авиационных правил подготовки к полётам воздушных судов экспериментальной авиации и их экипажей, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полётов;
- проект Федеральных авиационных правил медицинского освидетельствования авиационного персонала экспериментальной авиации;
- проект приказа Минпромторга России «Правила государственного учёта экспериментальных воздушных судов»;
- проект приказа Минпромторга России «Порядок допуска к полётам экспериментальных воздушных судов экспериментальной авиации Российской Федерации».

Доработаны проекты 2 нормативных документов:

- Положение о Методическом совете экспериментальной авиации по лётным испытаниям;
- Положение о Центральной аттестационной комиссии экспериментальной авиации.

В соответствии с положениями ОМР-2018 (письмо Директора Департамента авиационной промышленности Минпромторга России от 23 декабря 2017 года № 87430/18), Планом работы УЛС на 2018 год, согласованным с Департаментом авиационной промышленности Минпромторга России и утвержденным Генеральным директором ОАО «Авиапром» и по дополнительным указаниям Департамента авиационной промышленности Минпромторга России в 2018 году проведены следующие основные мероприятия:

- учебно-методический сбор со специалистами поискового, аварийно-спасательного и парашютно-спасательного обеспечения полетов ЛИП авиационных организаций ЭА на базе лётно-испытательного комплекса АО «НИИ парашютостроения» с проведением теоретических занятий и выполнением прыжков с различными типами парашютных систем (участниками Сбора выполнено 84 парашютных прыжка и 6 беспарашютных десантирований на спусковых устройствах);
- комплексные проверки организации и проведения лётно-испытательной работы, управления полётами и их обеспечения в 9 ЛИП авиационных организаций ЭА;
- проверки 6 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:

- нормативные документы по порядку подготовки, аттестации и допуска к деятельности специалистов авиационного персонала ЭА, утверждённые приказами

Минпромторга России в 2017-2018 годах, руководящим составом ЛИП изучены не в полном объеме;

- программы подготовки специалистов авиационного персонала ЭА, в соответствии с требованиями вышеуказанных нормативных документов, разрабатываются несвоевременно;

- низкий контроль со стороны руководящего состава ЛИП за выполнением своих обязанностей специалистами авиационного персонала, а в отдельных случаях игнорирование требований нормативных документов по организации лётной работы;

- вопросы обеспечения безопасности полётов, профилактики авиационных происшествий и инцидентов на методических советах ЛИП рассматриваются не регулярно;

- планы мероприятий по устранению недостатков, выявленных при расследовании авиационных происшествий и инцидентов, при предыдущих проверках ЛИП и аэродромов, отрабатываются несвоевременно и некачественно, мероприятия выполняются не в полном объеме, 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.

Разработаны и направлены в авиационные организации ЭА Организационно-методические рекомендации по организации и проведению лётно-испытательной работы в 2019 году (ОМР-2019).

В Школе лётчиков-испытателей им. А.В. Федотова (ШЛИ) прошли обучение по программам переподготовки и повышения квалификации 362 специалиста авиационного персонала ЭА.

Специалисты УЛС:

- 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.

В 2018 году обеспечено 55 международных полётов. Специалисты УЛС осуществляли контроль готовности экипажей и ВС к полётам.

Специалисты УЛС в 2018 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;

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

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

- осуществляли рассылку в ЛИП кодов опознавания и сменных радиотелефонных позывных лётчиков;

- выполняли различные поручения Департамента авиационной промышленности Минпромторга России по вопросам:

- обеспечения безопасности полётов;
- авиационной деятельности (выполнение полётов, лётно-методической работы, организации воздушного движения, использование воздушного пространства РФ, совершенствование 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.

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 2018 года, информационные письма по состоянию аварийности в экспериментальной, государственной и гражданской авиации.

В 2018 году в ЛИП ЭА учтено:

- двадцать восемь авиационных инцидентов (АИ), в том числе один серьёзный авиационный инцидент (САИ);
- три авиационных происшествия (АП): авария БВС средней дальности самолётного типа изд. 2НЛ311-10 (АО «Кронштадт»), авария с вертолётom Ми-171А2 ОП-5 (АО «МВЗ им. М.А. Милы»), авария с самолётom МиГ-29 (АО «ЛИИ им. М.М. Громова»).

19 (68%) АИ произошли из-за отказов авиационной техники, 8 (28%) АИ – из-за ошибок авиационного персонала в подготовке и эксплуатации авиационной техники и 1 (4%) АИ (в т. ч. САИ) по другим причинам. Авария БВС и авария с самолётom МиГ 29 произошли из-за отказа авиационной техники (КПН), авария с вертолётom Ми-171А2 ОП-5 по другим причинам.

Планом работы УЛС на 2019 год предусмотрены:

- комплексные проверки организации и проведения лётно-испытательной работы, управления полётами и их обеспечения в 18 лётно-испытательных подразделениях авиационных организаций ЭА;
- проверки 7 аэродромов ЭА.

В рамках реализации плана нормотворческой деятельности Департамента авиационной промышленности Минпромторга России на 2019 год и выполнения НИР планируется разработать проекты нормативных и методических документов:

- проект изменений в Воздушный кодекс РФ (в части экспериментальной авиации);
- проект изменений в Положение о Минпромторге России (в части более полной реализации функций, определенных воздушным законодательством РФ);
- проект изменений в Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальной авиации в Российской Федерации (в части расследования АИ и АП с БВС);
- проект Положения о лётно-испытательном подразделении экспериментальной авиации;

- проект Организационно-методических рекомендаций по организации и проведению лётно-испытательной работы в 2020 году.

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 2018 году

Проведение в России международных авиационно-космических выставок, салонов и форумов, участие в них российских и зарубежных компаний способствует укреплению кооперационных связей, продвижению отечественной продукции гражданского и военного назначения на зарубежные рынки.

Как и в предыдущие годы, руководители и специалисты ОАО «Авиапром» по поручению Минпромторга России участвовали в работе Организационных



комитетов, Межведомственных контрольных комиссий авиакосмических салонов и выставок, организовывали допуск для демонстрации экспонатов военного, гражданского и двойного назначения отечественных и зарубежных участников, осуществляли контроль за готовностью воздушных судов и экипажей к выполнению демонстрационных полётов:

- 6-9 сентября 2018 года в г. Геленджике на 12-й Международной выставке и научной конференции по гидроавиации **«Гидроавиасалон – 2018»**;

- 21-26 августа 2018 года в г. Кубинке на Международном военно-техническом форуме **«Армия-2018»**;

- 8-10 августа в г. Казани на авиационном празднике **«Я выбираю небо»**.



Также УЛС ОАО «Авиапром» обеспечивало и

контролировало перелёт российской авиатехники на зарубежные авиационные выставки и салоны, выполнение демонстрационных полётов:

- 5-13 июня 2018 года в г. Бордо (Франция) в рамках международного гидроавиасалона **«Biscarrosse 2018»** (самолет Бе-200ЧС ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»);

- 6-11 ноября 2018 года в г. Чжухай (Китай) в рамках международной выставки авиационно-космической промышленности **«Air show China»** (вертолёт Ми-171А2 АО «МВЗ им. М.А. Миля»).

Все полёты были выполнены без авиационных происшествий и инцидентов.

В 2019 году ОАО «Авиапром» будет принимать участие в работе Организационного комитета, Межведомственной контрольной комиссии на Международном авиационно-космическом салоне **«МАКС-2019»** (г. Жуковский), в обеспечении готовности лётного состава, воздушных судов, аэродрома Раменское, служб управления и обеспечения полётов к выполнению тренировочных и демонстрационных полётов;

- в Международном военно-техническом форуме **«Армия-2019»** (г. Кубинка) в целях осуществления контроля готовности экипажей и авиационной техники к выполнению демонстрационных полётов экспериментальных воздушных судов;

- в авиационном празднике **«Я выбираю небо»** (г. Казань).

3.6 Корпоративная политика Общества

Корпоративное строительство в ОАО «Авиапром» в 2018 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 2018 году Правлением ОАО «Авиапром» проводилась работа по анализу кадрового потенциала подразделений Общества, обеспеченности их материально-техническими и финансовыми ресурсами. Правлением ОАО «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 ОАО «Авиапром» в течение 2018 года совершенствовалась с учётом объемов, востребованности на рынке и важности выполняемых подразделениями работ и услуг.

ОАО «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 ОАО «Авиапром», определены ответственные исполнители на уровне заместителей генерального директора Общества и последовательно выполняются.

3.7 Информационная политика Общества

Обществом официально не утвержден кодекс корпоративного управления или иной аналогичный документ, однако ОАО «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 ОАО «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 2018 году было продолжено выполнение комплекса мероприятий по планомерной публикации в отраслевых журналах аналитических материалов руководителей и ведущих специалистов ОАО «Авиапром» по следующим направлениям:

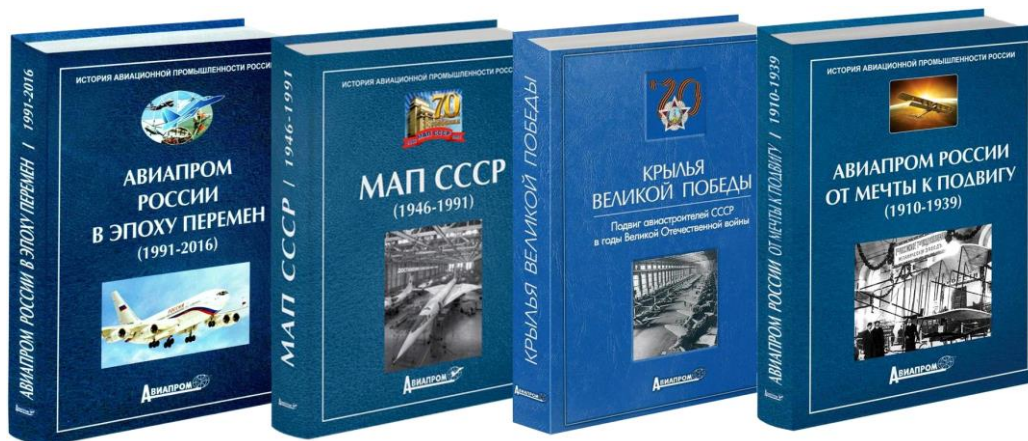
- по формированию и реализации государственной промышленной политики в авиастроении и смежных отраслях, обеспечивающей ускоренный переход на 5-й технологический уклад и закладывающей основы 6-го технологического уклада;

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

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

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», ОАО «Авиапром» обеспечивало комплексную 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.

В 2018 году ОАО «Авиапром» при информационной поддержке со стороны предприятий-акционеров и ветеранов отрасли подготовило и издало завершающую книгу серии «История авиационной промышленности России» (первую хронологически): **«АВИАПРОМ РОССИИ: ОТ МЕЧТЫ К ПОДВИГУ (1910-1939)»**, посвящённую 100-летию первого в истории страны отраслевого НИИ – Центрального аэрогидродинамического института – ЦАГИ, учреждённого по инициативе профессора Н.Е. Жуковского и авиаконструктора А.Н. Туполева 1 декабря 1918 года.



На основе материалов серии книг в отраслевых журналах опубликованы аналитические статьи, обобщающие опыт отечественного авиастроения и государственного регулирования воздухоплавания и авиационной деятельности в разные исторические периоды, от предыстории, начинающейся с зарождения и развития авиационной мысли в научных трудах и технических проектах выдающихся учёных и изобретателей России в 18-19 веках, изобретения и постройки А.Ф. Можайским первого в мире самолёта фюзеляжного типа со всеми основными конструктивными элементами, создания первого в мире специализированного авиационного завода полного цикла в Санкт-Петербурге (АО «ПРТВ С.С. Щетинин и К^о», официально зарегистрирован – получил разрешение Министерства торговли и промышленности 15/28 июня 1910 г. по ст./нов. ст.), с которого ведёт отсчёт история авиационной промышленности России, постройки и полётов первого в мире пассажирского самолёта «Илья Муромец» И.И. Сикорского (АО «РБВЗ»), на основе которого был создан также первый в мире бомбардировщик.., до проблем и перспектив развития отечественной авиационной промышленности в 21 веке.

К изданиям ОАО «Авиапром» большой интерес проявляют руководители и специалисты отрасли, они находят горячий отклик у авиационной общественности России.

Информационную поддержку изданиям ОАО «Авиапром» оказывают ведущие отраслевые журналы «Крылья Родины» и «АвиаСоюз», постоянно публикующие на безвозмездной основе рекламные страницы, представляющие книги серии «История авиационной промышленности России».

Развивается корпоративный сайт ОАО «Авиапром», в котором помимо представительской и новостной информации публикуются аналитические материалы по текущим и перспективным работам ОАО «Авиапром» и предприятий-акционеров, а также по общим проблемам развития отрасли.

Составной частью информационного обеспечения общеотраслевых функций ОАО «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 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 2018 году и по итогам деятельности за этот период были награждены **работники 15 предприятий.**

В числе награждённых:

Золотой медалью имени П.В. Дементьева 23 человека, в том числе:

ветераны отрасли

- Пасько Виктор Павлович - генеральный директор ОАО "ММЗ "АВАНГАРД" (1975 - 2000 гг.);

- Пузиков Григорий Михайлович – начальник VII ГУ МАП СССР (1981-1992 гг.), вице-президент ОАО "Авиапром" (1993 – 1999 гг.);

- Михайлов Виктор Васильевич - генеральный директор ЗАО "Авиастар -СП" (2001 - 2008гг.);

- Большаков Семен Мелентьевич – начальник II ГУ МАП СССР, заместитель министра авиационной промышленности (1985-1991 гг.);

- Павлюков Валентин Григорьевич - генеральный директор СЭПО (1980 - 1997гг.), советник президента Союза "Торгово-промышленная палата Саратовской области";

руководители научных и производственных предприятий отрасли

- Чернышёв Сергей Леонидович - академик РАН, профессор, генеральный директор ФГУП "ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского" (в 2007 – 2009 гг. и с 2015 г. по 2018 г.);

- Сыпало Кирилл Иванович - генеральный директор ФГУП "ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского" (с 2018 г., стаж в авиационной промышленности 25 лет);

- Богуслаев Вячеслав Александрович - председатель Совета директоров, почетный президент АО "Мотор Сич" (с 2006 г.);

- Изюмов Василий Дмитриевич - генеральный директор ПАО "Агрегат" (с 1994 г.);

- Морев Сергей Александрович - председатель Совета директоров АО "Высокие технологии" (с 2010 г.);

- Штеренберг Леонид Геннадьевич - генеральный директор - главный конструктор АО "Омское машиностроительное конструкторское бюро".

14 заслуженным работникам отрасли в 2018 году присвоено Почётное общественное звание **«Ветеран авиационной промышленности».**

Почётное общественное звание **«Надежда авиастроения»** присвоено **14** молодым специалистам ведущих научных и производственных предприятий отрасли. Многие из них уже возглавляют важные подразделения предприятий, имеют изобретения и внедрённые рационализаторские предложения, участвуют в разработках для авиационной техники нового поколения.

Награды ОАО «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 ОАО «АВИАПРОМ» В 2018 ГОДУ

Общие итоги финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Авиапром» за 2018 год характеризуются параметрами бухгалтерского баланса и сводными показателями финансовых результатов работы.

4.1 Бухгалтерский баланс открытого акционерного общества «Авиационная промышленность» на 31 декабря 2018 года

(тыс. рублей)

№№ п/п	Наименование статей	На 31 декабря 2018 года	На 31 декабря 2017 года
	АКТИВ		
1.	Внеоборотные активы	755	1 044
2.	Оборотные активы	175 784	224 572
	БАЛАНС	176 539	225 616
	ПАССИВ		
1.	Капитал и резервы	51 874	54 081
2.	Долгосрочные обязательства	124 666	
3.	Краткосрочные обязательства		171 535
	БАЛАНС	176 539	225 616

4.2 Финансовые результаты

Отчет о прибылях и убытках ОАО «Авиапром» за 2018 год (тыс. рублей)

Показатель		2018 г.	2017 г.
Наименование	Код		
1	2	3	4
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг	010	547 896	295 308
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	-494 719	-233 719
Коммерческие расходы	030	-	-11
Управленческие расходы	040	-37 038	-41 587
Прочие доходы и расходы			
Прочие доходы	090	1 121	378
Прочие расходы	100	-10 466	-14 893
Прибыль до налогообложения	140	6 794	5 476
Текущий налог на прибыль	150	-1 640	-1 225
Чистая прибыль отчётного периода	190	5 154	4 251

4.3 Чистые активы ОАО «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 ОАО «Авиапром»

Расчёт стоимости чистых активов на 31.12.2018 г. (тыс. рублей)

Наименование показателя	Код строки бухгалтерского баланса	На 31 декабря 2018 г.	На 31 декабря 2017 г.	На 31 декабря 2016 г.
Активы				
Нематериальные активы	1110	-	-	-
Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
Основные средства	1150	540	816	1 351
Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
Финансовые вложения долгосрочные	1170	138	228	228
Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-
Прочие внеоборотные активы	1190	77	-	-
Запасы	1210	8 439	8 178	4 091
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	1 603	-	405
Дебиторская задолженность*	1230	91 120	170 808	213 058
Финансовые вложения краткосрочные	1240	5 587	-	-
Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	68 621	45 058	26 630
Прочие оборотные активы	1260	415	528	1 452
ИТОГО активы	-	176 539	225 616	247 215
Пассивы				
Заемные средства долгосрочные	1410	-	-	-
Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
Оценочные обязательства долгосрочные	1430	-	-	-
Прочие обязательства долгосрочные	1450	-	-	-
Заемные средства краткосрочные	1510	-	-	12 000
Кредиторская задолженность	1520	119 237	165 137	171 400
Оценочные обязательства краткосрочные	1540	5 428	6 398	6 546
Прочие обязательства краткосрочные	1550	-	-	-
ИТОГО пассивы	-	124 666	171 535	189 946
Стоимость чистых активов	-	51 874	54 081	57 270

4.4 Состояние уставного и резервного капиталов Общества на 31 декабря 2018 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 и сделки с заинтересованностью

4.5.1 Действующие лимиты банковский гарантий

Совокупный объем лимитов банковских гарантий, кредитных лимитов в рамках решения собрания акционеров от 04.06.2018 г. составляет 784 000 тыс. руб.,

в том числе:

№п/п	Кредитная организация	Лимит гарантий тыс. руб.	Срок действия лимита
1.	ПАО «Промсвязьбанк»	300 000	31.12.2019
2.	ПАО АКБ «Держава»	184 000	31.12.2018
3.	ПАО «РосДорБанк»	300 000	31.12.2022

Прогнозный объем портфеля заказов на 2019 г. составляет 897 338 тыс. руб.

4.5.2 Исполнение крупных сделок в 2018 г.

1) По банковским гарантиям.

Совокупный объем банковских гарантий, действовавших в 2018 г., составляет 272 568 тыс. руб. В том числе:

- шесть банковских гарантий по АО «Корпорации «Тактическое ракетное вооружение» (площадка г. Королёв) на сумму 217 508 тыс. руб.;

- две банковские гарантии на общую сумму 45 000 тыс. руб. по Минпромторгу России для исполнения научно-исследовательских работ, финансируемых из государственного бюджета;

- одна банковская гарантия по АО «ЦКБА»;

- одна банковская гарантия по ФГУП «ЦАГИ».

Из них:

ПАО «Промсвязьбанк» - 2 гарантии;

ПАО АКБ «Держава» - 1 гарантия;

ПАО КБ «Восточный» - 3 гарантии;

ПАО «РосДорБанк» - 4 гарантии.

В 2018 г. Оформлены три банковские гарантии, являющимися крупными сделками.

№ п/п	№ договора	Сумма по договору т. р.	Название банка	№ Банк. Гарантии	Сумма обязательств по БГ т. р.	Срок действия БГ	Процент годовых за выдачу БГ
1	17411.1780190019.1 8.004 "Новая база"	120 000 000	ПАО "РосДорБанк"	1593-211- 2017	36 000	21.08.17 - 28.02.20 г.г.	2,5
2	90-025/18 (АНК)	196 700 000	ПАО "РосДорБанк"	1778-211- 2018	59 596	21.02.18 - 30.04.19 г.г.	2,5
3	18190201000420000 00000000/054810000 0818000033_209206 (ЦАГИ)	100 586 029	ПАО "РосДорБанк"	2068-211- 2018	10 058	28.11.18 - 31.01.20 г.г.	2,5
		417 286 029			105 654		

2) Сделки с заинтересованностью.

В отчётном 2018 г. Общество не совершало сделок, признаваемых в соответствии с законом №208-ФЗ «Об акционерных обществах», в отношении которых имела заинтересованность.

3) По кредитам.

Общая сумма полученных заёмных средств в течении 2018 г. составляет 30 000 тыс. руб. Просроченной задолженности по кредитам и займам нет. Общая сумма начисленных и выплаченных процентов по заёмным средствам составляет 838 тыс. руб.

4) По договорам поручительства.

Подписаны договора поручительства за ЗАО «Авиапромстрой»:

- перед АО КБ «Рублёв». Поручительство на выдачу банковской гарантии на сумму 214 400 тыс. руб. Срок действия по 28.02.2019 г.

4.6 Основные факторы риска, связанные с осуществлением деятельности Общества

4.6.1. 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.

4.6.2. Несмотря на безукоризненную репутацию, получить банковскую гарантию по ставке ниже 2,5% годовых практически невозможно. Выплаты банкам за банковские гарантии составили в 2018 г. 5 515 тыс. руб. (в 2017 г. соответственно 9 868 тыс. руб.), что утяжелило себестоимость выпускаемой продукции более, чем на 1%.

4.6.3. Неравномерное финансирование контрактов приводит к так называемым кассовым разрывам. Возникает необходимость привлечения заёмных средств для продолжения процесса исполнения контракта. Высокие кредитные ставки (не менее 12%) также утяжеляют себестоимость выпускаемой продукции и снижают конкурентоспособность Общества.

4.6.4. 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.

4.7 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 Открытого 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 ОАО «Авиапром» от 04.06.2018 года. Также членам Совета директоров ОАО «Авиапром», являющимся работниками Общества, выплачивается заработная плата и премии в соответствии с установленной системой оплаты труда.

Единица измерения: руб.

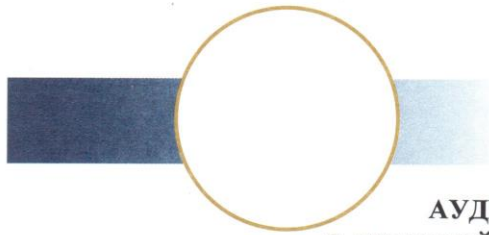
Наименование показателя	2018 год
Вознаграждение за участие в работе Совета директоров (все члены Совета директоров Общества, включая членов Совета директоров, являющихся штатными работниками Общества)	385 000
Заработная плата членов Совета директоров, являющихся штатными работниками Общества	631 843
Премии членов Совета директоров, являющихся штатными работниками Общества	6 981 818
Комиссионные	-
Льготы	-
Компенсации расходов	-
Иные виды вознаграждений	-
ИТОГО	7 998 661

Все члены Правления Общества являются штатными работниками ОАО «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	2018 год
Вознаграждение за участие в работе Правления	-
Заработная плата членов Правления Общества	1 012 290
Премии членов Правления Общества	7 924 089
Комиссионные	-
Льготы	-
Компенсации расходов	-
Иные виды вознаграждений	-
ИТОГО	8 936 3790

4.8 Аудиторское заключение Общества



КОРН-АУДИТ
— АУДИТОРСКИЕ УСЛУГИ —
АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
О ГОДОВОЙ БУХГАЛТЕРСКОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ»

Акционерам ОАО "Авиапром"

Мнение

Мы провели аудит прилагаемой годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности Открытого акционерного общества «Авиационная промышленность» (ОАО «Авиапром») (ОГРН 1027700184181, 101000, г. Москва, Уланский переулок, д. 22, стр. 1), состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2018 года, отчета о финансовых результатах за 2018 год, приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах, в том числе отчета об изменениях капитала за 2018 год и отчета о движении денежных средств за 2018 год, пояснительной записки к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах с пояснениями за 2018 год.

По нашему мнению, прилагаемая годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность отражает достоверно во всех существенных аспектах финансовое положение Открытого акционерного общества «Авиационная промышленность» по состоянию на 31 декабря 2018 года, а также ее 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
www.cornaudit.ru +7 (495) 648-07-79 E-mail: 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.

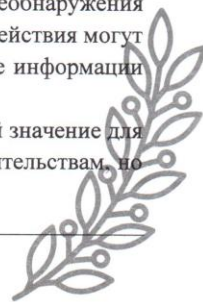
Ответственность аудитора за аудит годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности

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;

д) проводим оценку представления годовой бухгалтерской (финансовой) отчетности в целом, ее структуры и содержания, включая раскрытие информации, а также того, представляет ли годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность лежащие в ее основе операции и события так, чтобы было обеспечено их достоверное представление.

Мы осуществляем информационное взаимодействие с руководством 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



Т. В. Шубина

Квалификационный аттестат: № 05-00282
выдан СРО НП «Российская Коллегия аудиторov»
1 декабря 2012 г. (протокол № 51)

Аудиторская организация:

Общество с ограниченной ответственностью «АФ «Корн-Аудит» (ООО «Корн-Аудит»),
ОГРН 1037700196676

1-й Красносельский пер., дом 3, подвал 1, помещ. I, комн. 79 (рм 12), г. Москва 107140 РФ

член саморегулируемой организации аудиторov «Российский Союз аудиторov»
(Ассоциация), сокращенное наименование - СРО РСА,
ОРНЗ №10303044186 от 28 декабря 2009 г.

11 марта 2019 г.

Получено: _____ подпись, ФИО, дата



4.9 Исполнение сметы расходования чистой прибыли ОАО «Авиапром» в 2018 году

(Утверждена общим годовым собранием акционеров ОАО «Авиапром» 04 июня 2018 года).

Наименование	Затраты по смете (тыс. руб.)	Затраты фактические (тыс. руб.)	(+) Экономия (-) Перерасход
Прибыль, подлежащая распределению	7 560	7 560	0
в том числе:			0
Дивиденды			
Фонд Совета директоров	1 000	1 000	0
Фонд поддержки ветеранов	1 000	1 000	0
Фонд поощрения лауреатов почётных званий ОАО "Авиапром"	300	300	0
Фонд корпоративного строительства и информационного обеспечения	300	300	0
Расходы на издательскую деятельность в целях популяризации авиастроения	1 960	1 960	0
Непредвиденные расходы	0	0	0
Фонд экономического развития и социальной поддержки Общества.	3 000	3 000	0
Из них:			
Охрана здоровья и медицинское обслуживание	400	400	0
Материальная помощь	850	850	0
Премии к юбилейным и знаменательным датам	700	700	0
Представительские, и другие расходы социальной направленности	1 000	1 000	0
Членские взносы в другие организации	100	100	0
ИТОГО	7 560	7 560	0

4.10 Рекомендации Совета директоров общему собранию акционеров

Совет директоров ОАО «Авиапром» рассмотрел и своим решением от 10 апреля 2019 года одобрил итоги финансово-хозяйственной деятельности Общества за 2018 год.

Совет директоров рекомендовал общему собранию акционеров: бухгалтерский баланс акционерного общества на 31 декабря 2018 года и финансовые результаты (Отчет о прибылях и убытках) за 2018 год утвердить.

Дивиденды за 2018 г. не выплачивать.

Направить на развитие Общества прибыль в сумме 5 000 тыс. руб.
по следующим направлениям:

Предложения по использованию Чистой прибыли за 2018 г.

Наименование	Сумма (тыс. руб.)
Прибыль, подлежащая распределению	5 000
в том числе:	
Фонд Совета директоров	900
Фонд поддержки ветеранов	700
Фонд корпоративного строительства и информационного обеспечения	900
Фонд социальной поддержки Общества: охрана здоровья, материальная помощь и другие выплаты социальной направленности	2 500
ИТОГО	5 000

V. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «АВИАПРОМ» В 2019 ГОДУ

Крайне напряжённая внешнеполитическая обстановка в мире, продолжающиеся кризисные явления в экономике страны определяют главные задачи авиационной промышленности России, в том числе акционеров Общества, на 2019 год и дальнейшую перспективу:

- выполнение мероприятий государственного оборонного заказа,
- обеспечение быстрого развёртывания мобилизационных мощностей и реализации мобилизационных заданий,
- реализация планов импортозамещения и диверсификации промышленности,
- усиление на всех направлениях авиационной деятельности технологической безопасности.

В этих условиях решением Совета директоров рекомендовано годовому общему собранию акционеров определить основными направлениями деятельности ОАО «Авиапром» в 2019 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 «Вертолеты России», АО «ОДК», АО "Концерн Радиоэлектронные технологии", АО «Технодинамика» и другими отраслевыми организациями и предприятиями, определяющими промышленную политику и развитие авиастроения.

Реализацию подписанных в 2009-2018 годах с этими и другими структурами специальных «Соглашений» о взаимном сотрудничестве и взаимодействии;

- взаимодействие с Минпромторгом России в части реализации мероприятий, предусмотренных «Основами государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года» и Государственной программой Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» в редакции, утверждённой Постановлением Правительства РФ от 30 марта 2018 года №349.

Основные задачи Общества на 2019 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, Государственной программы Российской Федерации

Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы» и других мероприятий по развитию авиационной промышленности.

3. Участие в обсуждении и уточнении разрабатываемой Минпромторгом России Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2030 года.

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 2019 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 2019 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 ОАО «Авиапром», направленной на повышение эффективности комплексного выполнения работ и оказания услуг предприятиям и организациям авиационной промышленности. Расширение комплекса генподрядных работ по реконструкции и техническому перевооружению материально-технической базы отрасли.

12. Участие в подготовке и проведении Международного авиационно-космического салона МАКС-2019 в г. Жуковском Московской области, включая обеспечение демонстрационных полётов авиатехники, а также участие в других международных авиакосмических салонах.

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 работникам предприятий – акционеров ОАО «Авиапром» и ветеранам отрасли, являющееся формой признания авиационной общественностью личных заслуг и значительных достижений в области создания образцов авиационной техники и развития авиационной промышленности России.