

# 2016 ГОД: ДВАДЦАТИПЯТИЛЕТИЕ АССАД!



Нам удалось переговорить с **Виктором Михайловичем Чуйко**, президентом и генеральным директором АССАД в плане оценки перспектив Ассоциации и всей авиадвигательной подотрасли на грядущий год и несколько далее. Приводим здесь его речь одним монологом.

**АССАДУ в 2016 г. исполняется 25 лет.** Это - юбилей. Ассоциация отметит его, прежде всего, Международным Форумом Двигателестроения. В этом же, юбилейном для нас году, 29 марта пройдёт и годовое отчётно-выборное собрание. Будем избирать весь состав правления, президента, финансовые органы. Сейчас у нас большие перемены в составе нашей Ассоциации. Всё время её работы численность АССАД всегда держится в районе ста предприятий. Вот и сейчас, несмотря на то, что было принято 5 фирм, в силу сложившейся остановки временно приостановили своё членство 6 предприятий Украины. Часть из них оказалась в зоне боевых действий, что-то разрушено, где-то невозможно продолжать работу, пока не восстановится. Ну и, ни для кого не секрет, что и межгосударственные отношения, к сожалению, у нас сейчас не самые лучезарные.

На наших Форумах традиционно (в отличие от выставок системы "Двигатель"), основное событие - научно-технический Конгресс. Экспозиция же, в данном случае - больше иллюстрация того, что будет темой обсуждения на конгрессе. На нашем форуме будет 20 симпозиумов. На прошлой неделе провели заседание программного комитета в ЦИАМ, определили руководителей этих симпозиумов. В основном это - ведущие сотрудники ЦИАМ и других институтов. Обсудили программу заседаний и ход подготовки к Форуму. Проходить он будет традиционно - на ВДНХ, сейчас завершается процесс оформления документов участников. К настоящему моменту начато планирование экспозиции. Замечу, что весьма сложный вопрос в этом плане связан с присутствием украинских фирм на форуме. Завершается создание организационных структур нашего Форума. Главой оргкомитета назначен директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга РФ Сергей Владимирович Емельянов.

Основная тема научного Конгресса - 85-летие ЦИАМ и продолжение тех научных дискуссий, которые развернулись во время юбилейной научно-технической конференции ЦИАМ. В рамках Конгресса прозвучит выступление Александра Викторовича Артюхова, руководителя ОДК, касающееся стратегии развития этой корпорации. Полагаю, всем крайне полезно было бы из первых уст услышать, какое уточнение ранее принятых направлений работы предполагается в связи с теми изменениями, которые происходят в стране и мире, поскольку каких-то кардинальных перемен не видно, несмотря на все те подвижки, которые совершаются в стране. И наш Форум - как раз самая лучшая трибуна, с которой можно озвучить свою позицию в этой области.

Главный вопрос: какие из целей нашей деятельности являются основными и куда приложен вектор совместных усилий. Полагаю, что основной задачей отрасли должно быть полное удовлетворение нашей авиации (как гражданской, так и военной - в том числе и вертолётостроения) в отечественных двигателях.

Несомненно, одним из коренных докладов на Форуме будет доклад ЦИАМ. Его содержание - видение Института путей и средств развития авиаст-

роения. Это имеет особенное значение сейчас, в свете того, что в высшем руководстве Страны возобладали мысли, что развитие двигателестроения надо рассматривать отдельной строкой бюджета, а не привязывать жёстко, как нечто вторичное, к развитию авиации. Вспоминаю, что в начале 80-х годов нам уже удавалось убедить наши высшие управленческие структуры в том, что надо начинать проектирование двигателей раньше, чем запускается разработка самолётов. Это разумно прежде всего потому, что цикл разработки нового двигателя длиннее, чем разработки нового самолёта. И, кроме того, совершенно не обязательно жесткая привязка конкретного двигателя исключительно к данному летательному аппарату. В таком "опережающем запуске" есть некий риск, но используя знания перспектив, полученные ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ, ЛИИ эту опасность мы существенно снижаем. Строго говоря, пути развития авиационного двигателестроения в мире (и, соответственно, в нашей стране) достаточно чётко определены. Так что опасаться уйти куда-то в дебри от магистрального пути особо не приходится. Речь в основном о типаже. Но надо учитывать, что особенно сильной вариативности тут тоже не наблюдаются.

Ещё одна из необходимых тем на Форуме - доклад ВИАМ по материалам в современном двигателестроении. Материалы - одна из основ развития современного двигателестроения. Как без опоры на науку мы не поймём, в какую сторону развиваться, так без знания современных материалов мы никогда не обеспечим материализации нашего понимания вещей в реальных двигателях.

Будет ещё доклад НИИД по новым технологиям и ВИЛСа по гранульной металлургии. И ещё хотим поставить доклад по страхованию рисков. В комплексе это очень важно сегодня, поэтому мы договариваемся о страховании новых разработок со страховым центром "Спутник", успешно работающим в космической промышленности. В перспективе этой совместной деятельности мы приняли его в АССАД. Основная задача - понять, что надо сделать для того, чтобы застраховать риски запуска нового производства.

Сейчас активно обсуждаются вопросы импортозамещения. Мне, честно говоря, не нравится этот термин, считаю его даже в какой-то мере оскорбительным для партнёров, с которыми мы работаем. Полагаю, что здесь больше подошло бы ранее употребляемое понятие: "импортонезависимость". В данном случае производитель может быть импортонезависимым, выпускать прекрасный продукт, легко конкурирующий с зарубежными аналогами. И всё это не означает, что он просто не допускает эти аналоги до своих потребителей, директивно заменяя их своим товаром. Такой путь ухудшал бы качество выпускаемого продукта и ставил потребителей в зависимое от распределяющего средства и задачи положение. Так что это - не просто смена терминов: таким образом устраняется монопольное положение поставщика, сохраняются конкурентные условия, улучшающие качества выпускаемого товара и не отвергаются возможности плодотворного международного сотрудничества. Основное, на чём надо конкурировать при прочих равных условиях - это технико-экономические свойства товара. И не надо выдумывать какие-то иные причины. Технические данные у всех современных комплектующих, из которых собираются эти двигатели, более-менее близки.

Как-то получилось так, что чуть ли не сложнее наших технических проблем вопрос финансирования. При отсутствии единого координирующего центра и конкретных программ, по которым могло бы вестись финансирование новых разработок, каждую перспективную работу надо просчитывать по отдельности. Полагаю, что там, где потребны большие работы по научно-техническому заделу, по его внедрению и финансированию, должны быть привлечены средства



бюджета, а для разработок, где не настолько велики объёмы вводимых новаций, надо привлекать к делу частно-государственное партнёрство. Государство, имея в своём распоряжении возможности научных центров, задаёт тренд развития. Перспективу развития двигателей по параметрам лучше всего определяют существующие научные госструктуры. Негосударственные предприятия и финансовые организации всегда успешно выступают заказчиком и соисполнителем работ.

Мы сейчас не в таком положении находимся, когда могли бы тратить время на разговоры общего порядка, рассчитывая, что конкретные решения будем принимать потом, в рабочем порядке. На эту ситуацию накладывает свой отпечаток и то, что изо всех ОКБ действующих сейчас предприятий-разработчиков ГТД у нас осталось эффективно действующими всего-то два: "Авиадвигатель" в Перми и "Лягушка - Сатурн" в Рыбинске и Уфе. Ну, ещё малые ГТД весьма успешно разрабатывает "Аэросила", обретая опыт таких работ, занимаясь ВСУ и тесно общаясь с ЦИАМ. Это третий в России разработчик двигателей, который устойчиво развивается. Всем им понятно, что надо делать, есть как, кому и на чём это делать. И надо на государственном уровне поддерживать своих разработчиков. Экономисты, которые обычно сейчас составляют все перспективные программы развития в технических отраслях, несомненно должны быть привлечены к созданию таких перспективных проектов, считая экономическую часть программы. Правда, при этом стоит исключить популярные сейчас огромные проценты (от 15 до 30) за экономическое сопровождение программ работы.

Сейчас несомненно, что в широком диапазоне двигателей для военной авиации именно двигатели средней по величине тяги оказались наиболее упорно развиваемыми. Тот импульс, который был задан ещё Архимом Михайловичем Лягушка в разработке и производстве ГТД, действует до сих пор, продолжается развитие и накопление опыта. Даже в наших сложных условиях.

Отмеченный мной выше поворот органов государственного управления в сторону реально работающих производственных структур, в сторону нашей авиационной отрасли и конкретно - авиадвигателестроения, позволяет нам рассчитывать собственную перспективную деятельность. Однако, в существующей и действующей в настоящее время "Программе развития авиационности до 2025-го года" на самом деле чётко не обозначены... цели и пути её исполнения.

Полагаю, что таких целей должно быть две: Прежде всего, это - обеспечить каждому жителю страны возможность летать на отечественных самолётах. И, конечно же, эти самолёты должны быть доступны не за счёт дотаций, а за счёт низкой себестоимости и высокого качества, а следовательно, востребованности на рынке. Все остальные цели - вспомогательные, которые существуют именно для того, чтобы реализовать эти две.

Таким образом, пожалуй, самое больное наше место - именно



Вручение Свидетельства АССАД новому участнику: страховой компании "Спутник"

отсутствие всеобъемлющей Федеральной программы развития двигателестроения. Все наши программы, это - "кусоч" общей задачи. Нет координации работ - в результате никто из самолётчиков не стремится к тому, чтобы снизить зарубежную комплектацию. В результате, даже на новом разрабатываемом МС-21 зарубежная комплектация составляет не менее 50%!

На мой взгляд, под руководством ЦИАМ необходимо отработать проект постановления Правительства, в кото-



Общее собрание участников АССАД 2004 года

рый определить те типы и размерности двигателей, которые необходимы для полного закрытия потребностей внутреннего рынка. И параллельно смотреть, а что мы могли бы и предложить рынку мировому и что могли бы с него использовать. Сегодня НАДО поручить институтам промышленности подготовить всеобъемлющую программу возрождения авиастроения в России. И сделать отдельную программу по авиационному двигателестроению - как составную часть её. И надо создать координирующий эту программу орган, который, будучи органом Российской власти, отстаивал бы российские интересы. Учитывая то, что комплектация и всё остальное должно быть отечественным в максимально возможной степени. Чтобы никакие иностранные запреты на поставку на нашу деятельность повлиять не могли.

Надо преодолеть беду последних лет, когда мы, развивая науку, практически не внедряем наши наработки в производство. Это происходило прежде всего потому, что в последнее время крайне ограничена номенклатура разрабатываемых новых двигателей. Это - всего один двигатель для пассажирской и транспортной авиации и один - для военной. Но уже даже сама пассажирская авиация требует более широкого диапазона новых разработок в разных мощностных категориях и разнообразных способов применения. Документ, определяющий необходимость такого подхода к созданию новой техники, разрабатываемый с участием ЦИАМ, объективно необходим. Прежде всего, он должен консолидировать авиационное двигателестроение и на базе этой консолидации уйти от положения, когда мы "зайца гоним дальше", продолжая разрабатывать те тематики, которые развивали раньше, к положению, когда наша продукция целеориентирована (как я уже говорил: чтобы наши граждане летали на самолётах нашего же производства). Как, собственно, и всегда было в нашей стране. В 80-е годы в военной тематике нужно было сделать НК-32, АЛ-31, РД-33, Р-95, Д-18Т, вертолётные двигатели... Номенклатура в разы шире того, чем мы занимаемся сейчас. Беда в том, что мы всё обсуждаем, обсуждаем, обсуждаем... Вроде и работаем, а продукта нет.

Организуя центр создания перспективной программы возрождения авиационной промышленности России должен быть именно ЦИАМ. Его специалисты в состоянии подготовить основные её положения, привлечь экспертов с моторных и агрегатных заводов, договориться о совместной работе со специалистами отраслевых институтов, чтобы в программу были внесены разделы, в которых они работают. И вот с этой программой надо выходить на федеральный уровень.

**Мы, руководство Ассоциации, весьма рассчитываем на организацию информационной поддержки решению упомянутых здесь задач теми СМИ, с которыми мы уже традиционно много и хорошо работаем. В числе их всегда считаем ваш журнал "Двигатель", который, полагаю, и появился в результате нашей совместной деятельности на выставках одноименной серии, и других акций предприятий - членов АССАД. В первую очередь - научных институтов: ЦИАМ, ВИАМ, НИИД, ВИЛС и других. Впрочем, если бы вы сами не работали, ничья помощь не помогла бы вам выпускать его 17 лет и создать уже 100 таких интересных и разнообразных номеров. Продолжайте в том же духе!**

