

О федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

Постановление · № 728 · от 15.10.2001 · Правительство Российской Федерации · Действует с изменениями

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 15 октября 2001 г. N 728

г. Москва

О федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года"

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемую федеральную целевую программу "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" (далее именуется - Программа).
2. Российскому авиационно-космическому агентству - государственному заказчику Программы обеспечить организацию работ по выполнению предусмотренных Программой мероприятий.
3. Министерству экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации и Министерству промышленности, науки и технологий Российской Федерации включать Программу в перечень федеральных целевых программ, подлежащих финансированию за счет средств федерального бюджета.

Установить, что в ходе реализации Программы отдельные мероприятия и объем их финансирования подлежат ежегодной корректировке с учетом возможностей федерального бюджета.

Председатель Правительства

Российской Федерации М.Касьянов

УТВЕРЖДЕНА

постановлением Правительства

Российской Федерации

от 15 октября 2001 г.

N 728

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА

"Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года"

П А С П О Р Т федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период

до 2015 года" Наименование - федеральная целевая программа "Развитие Программы гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015

года" Основание для - решение Совета Безопасности Российской Федерации от 4 февраля 2000 г. N Пр 1, Программы распоряжение Правительства Российской

Федерации от 6 марта 2001 г. N 314-р Государственный - Российское авиационно-космическое заказчик Программы агентство Основные - Российское авиационно-космическое разработчики

агентство, федеральные государственные Программы унитарные предприятия ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ, ЛИИ, НИИ АО, НИИ СУ и ГосНИИ ГА, открытые акционерные общества "НИИ ЭАП" и

"ГипроНИИавиапром" Основные цели и - основными целями Программы являются: задачи Программы

обеспечение производства предприятиями
отечественной авиационной промышленности
гражданской авиационной техники для
удовлетворения спроса на нее на
внутреннем и внешнем рынках;
переоснащение парка воздушных судов для
обеспечения пассажирских и грузовых
перевозок и авиационных работ;
поддержка и развитие научно-технического
и производственного потенциала
отечественной авиационной промышленности.

Основными задачами Программы являются:

обеспечение производства
конкурентоспособной отечественной
гражданской авиационной техники путем
создания новых и модернизации
эксплуатируемых воздушных судов;
расширение экспорта отечественной
авиационной техники;
разработка и внедрение в производство
новых наукоемких высокоэффективных
технологий и материалов для нужд
авиационной и других отраслей
промышленности России;
развитие информационных технологий в
области разработки, производства и
реализации гражданской авиационной
техники и другой гражданской продукции
авиационной промышленности;
разработка нормативного и
метрологического обеспечения авиационной
промышленности

Сроки и этапы - Программа рассчитана на 2002-2015 годы и реализации Программы предусматривает два этапа.

Первый этап (2002-2005 годы) включает в себя:

доведение летно-технических характеристик
воздушных судов, созданных в 1992-2001
годах, до уровня, соответствующего новым
международным нормам (по шуму, эмиссии,
аэронавигации), и обеспечение их
конкурентоспособности в сравнении с
зарубежными аналогами;
проведение модификации и сертификации
воздушных судов;
создание научно-технического задела для
нового поколения воздушных судов первой
четверти XXI века.

Второй этап (2006-2010 годы и период до

2015 года) включает в себя создание новой авиационной техники, конкурентоспособной в сравнении с разрабатываемой зарубежной авиационной техникой

Перечень основных - разработка, создание и сертификация мероприятий Программы гражданской авиационной техники в объемах, обеспечивающих экономически эффективную работу авиационной промышленности и воздушного транспорта России;

обеспечение технического перевооружения организаций авиационной промышленности и развития производства гражданской авиационной техники;

проведение комплекса научно-исследовательских работ, обеспечивающих создание нового поколения воздушных судов, и развитие соответствующей экспериментальной базы

Головные исполнители - организации авиационной и других отраслей мероприятий Программы промышленности, отбираемые на конкурсной основе в соответствии с Федеральным законом "О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд"

Объемы и источники - объем финансирования Программы составляет финансирования 158188,6 млн. рублей. Программы Источники финансирования: федеральный бюджет - 35686,1 млн. рублей; внебюджетные средства, направляемые на выполнение мероприятий Программы в установленном порядке, - 122502,5 млн. рублей.

Объемы и источники финансирования Программы будут ежегодно уточняться исходя из реальных возможностей федерального бюджета и привлечения внебюджетных источников.

Основные программные мероприятия и показатели будут уточняться через каждые 5 лет, но не позднее чем за 9 месяцев до начала соответствующего периода

Ожидаемые конечные - обеспечение конкурентоспособности результаты реализации отечественной гражданской авиационной Программы техники на внутреннем и внешнем рынках;

оснащение российских авиакомпаний высокоэффективной авиационной техникой, произведенной российскими предприятиями, а также в кооперации с зарубежными странами, прежде всего с государствами - участниками СНГ;

обеспечение в 2002-2015 годах продажи

отечественной гражданской авиационной техники в России и на экспорт на сумму около 1000 млрд. рублей;
направление в федеральный бюджет в виде налога от продаж гражданской авиационной техники около 300 млрд. рублей, или в среднем 20 млрд. рублей в год;
создание к 2015 году до 500 тыс. рабочих мест в авиационной и смежных отраслях промышленности;
предотвращение оттока из России конвертируемой валюты в размере около 50 млрд. долларов США за счет исключения закупок зарубежной авиационной техники для технического переоснащения парка гражданской авиации России;
сохранение стратегического потенциала авиационной промышленности, необходимого для обеспечения национальной безопасности России;

создание нового поколения наукоемких технических решений, материалов и технологий для использования в авиационной и других отраслях

промышленности Система организации - контроль за реализацией Программы контроля за осуществляется в установленном порядке исполнением Программы 1. Содержание проблемы и обоснование необходимости ее решения программными методами

Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" (далее именуется - Программа) определяет основные направления, цели и приоритеты развития авиационной промышленности и включает в себя комплекс мероприятий, разработка и реализация которых будут осуществляться на федеральном и региональных уровнях и финансироваться как за счет средств федерального бюджета, так и за счет собственных средств организаций, долгосрочных кредитов коммерческих банков и инвесторов, иностранных кредитов.

Авиационная промышленность России является одной из ведущих наукоемких отраслей страны, работа которой обеспечивает создание большого числа рабочих мест в авиационной и смежных отраслях промышленности и имеет существенное значение для обеспечения обороноспособности государства.

В создании авиационной техники принимают участие около 1500 предприятий машиностроения, приборостроения, металлургии, радиотехнической и других отраслей промышленности.

Развитие отечественной авиапромышленности является одной из приоритетных задач государства. Воздушный транспорт страны, который выполняет более трети объема пассажирских перевозок, требует в ближайшие годы обновления парка в связи с выработкой ресурса и техническим устареванием. Около 70 процентов воздушных судов находятся на заключительной стадии эксплуатации.

Государственная поддержка развития гражданской авиации в России с 1992 года осуществлялась на основе федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России до

2000 года", которая в январе 1996 г. получила статус президентской.

В ходе реализации указанной программы российской авиапромышленностью разработано новое поколение пассажирских самолетов Ил-96-300, Ту-204, Ту-334, Ил-114 и других, не уступающих по летно-техническим характеристикам зарубежным аналогам. Эти самолеты удовлетворяют всем международным требованиям по экологии, имеют по сравнению с самолетами предыдущего поколения примерно в 2 раза меньший расход топлива и требуют примерно на 20 процентов меньше прямых эксплуатационных расходов, чем зарубежные самолеты.

Между Россией и США подписано межправительственное соглашение о безопасности полетов, свидетельствующее о том, что сертификация воздушных судов по российской системе соответствует требованиям системы сертификации их в США.

Создаваемые в рамках указанной программы новые вертолеты Ка-226, Ка-62, Ми-38 и другие являются по своим характеристикам конкурентоспособными на мировом уровне. Вертолет Ка-32 сертифицирован в Канаде.

Однако недостаточное финансирование указанной программы - в среднем на уровне 20-30 процентов необходимых средств - привело к неполной ее реализации.

Уровень оснащенности авиакомпаний России воздушными судами нового поколения существенно отстает от мирового уровня, что снижает конкурентоспособность российских авиаперевозчиков.

Актуальность задачи переоснащения парка воздушных судов авиакомпаний России авиационной техникой нового поколения также связана с систематическим повышением международных норм и требований к экологическим характеристикам воздушных судов (уровень шума, создаваемого на местности, эмиссия продуктов сгорания).

Анализ состояния основных фондов предприятий авиационной промышленности показал, что их износ составил примерно 51 процент, износ оборудования на предприятиях - примерно 70 процентов, а в научных организациях - 73 процента.

Для обеспечения эффективной работы авиационной промышленности требуется техническое перевооружение и развитие производства на основе информационных технологических процессов и дальнейшее совершенствование экспериментально-испытательной базы.

Развитие авиационной промышленности неразрывно связано с проблемами формирования эффективной системы обеспечения послепродажного обслуживания. Поэтому важной задачей для отечественных производителей и эксплуатантов является создание современной инфраструктуры технического обслуживания и ремонта.

Федеральным законом "О государственном регулировании развития авиации" от 8 января 1998 г. N 10-ФЗ установлено, что основным принципом развития авиации является программно-целевой подход (Статья 3) и финансирование развития авиации осуществляется путем выделения средств из федерального бюджета Российской Федерации на федеральные целевые программы (Статья 10). Основным условием эффективной работы авиационной промышленности является восстановление отечественного рынка авиационной техники и на этой основе обеспечение средствами предприятий - производителей авиационной техники и организация финансовых структур, осуществляющих продажу авиационной техники на внутренний рынок и на экспорт.

В настоящее время США и Европейское сообщество наметили новые рубежи развития авиации. Подобное улучшение российской авиационной техники при соответствующей государственной поддержке принципиально возможно и в случае его осуществления обеспечит существенное повышение прибыли авиакомпаний России.

Без государственной поддержки разработки и производства гражданской авиационной техники нового поколения существенное отставание отечественного авиастроения от зарубежного неизбежно.

Для обеспечения надежности и безопасности эксплуатации авиационной техники требуется проведение большого объема стендовых и летных испытаний.

Выполнение таких работ требует длительных сроков и с учетом отработки новых технических решений составляет 5-7 лет для самолета и пилотажно-навигационного комплекса и 8-10 лет для двигателя.

Такие сроки разработки новых самолетов, двигателей и их систем и агрегатов требуют долгосрочных кредитов, что в условиях отсутствия оборотного капитала у российских авиастроительных фирм делает невозможным разработку новых образцов авиационной техники без государственной поддержки.

Привлечение внебюджетных средств на длительный период, составляющих 77% общего объема финансирования Программы, возможно только при наличии бюджетного финансирования по утвержденной Правительством федеральной целевой программе.

Переоснащение парка российских авиакомпаний путем приобретения (лизинга) зарубежных воздушных судов будет означать для России потерю рабочих мест, налоговых поступлений в бюджет от производимой отечественной продукции и перевод за рубеж значительных валютных средств и являться по сути финансированием зарубежной авиационной промышленности.

Реализация Программы позволит создать конкурентоспособную авиационную технику для обеспечения отечественными авиакомпаниями внутренних и международных перевозок и для экспорта. 2. Основные цели, задачи, сроки и этапы реализации Программы

Целями Программы являются:

- обеспечение производства предприятиями отечественной авиационной промышленности гражданской авиационной техники для удовлетворения спроса на нее на внутреннем и внешнем рынках;

- переоснащение парка воздушных судов для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок и авиационных работ;

- поддержка и развитие научно-технического и производственного потенциала отечественной авиационной промышленности.

Для достижения поставленных целей необходимо обеспечить решение следующих основных задач: обеспечение производства конкурентоспособной отечественной гражданской авиационной техники путем создания новых и модернизации эксплуатируемых воздушных судов;

- расширение экспорта отечественной авиационной техники;

- разработка и внедрение в производство новых наукоемких высокоэффективных технологий и материалов для нужд авиационной и других отраслей промышленности России;

- развитие информационных технологий в области разработки, производства и реализации гражданской авиационной техники и другой гражданской продукции авиационной промышленности;

- разработка нормативного и метрологического обеспечения авиационной промышленности.

Программа рассчитана на 2002-2015 годы.

Исходя из анализа экономической ситуации в стране и наличия финансовых средств, определенных в разделе "Система программных мероприятий", Программа осуществляется в два этапа.

Задачи первого этапа (2002-2005 годы):

- доведение летно-технических характеристик воздушных судов, созданных в 1992-2001 годах, до уровня, соответствующего новым международным нормам (по шуму, эмиссии, аэронавигации), и обеспечение их конкурентоспособности. Проведение модификации воздушных судов;

- завершение сертификации отечественных воздушных судов нового поколения;

- совершенствование законодательной базы авиационной деятельности и приведение ее в соответствие с международными требованиями;

- получение международных сертификатов FAA (США), JAA (Европа) и других для отечественных воздушных судов нового поколения;

- совершенствование системы реализации и послепродажного обслуживания воздушных судов, внедрение системы обслуживания по техническому состоянию;

создание научно-технического задела для нового поколения гражданских судов.

Задачи второго этапа (2006-2010 годы и период до 2015 года):

разработка научно-технических решений и их экспериментальная апробация в целях обеспечения улучшения летно-технических, экономических и эксплуатационных характеристик авиационной техники;

создание нового поколения гражданской авиационной техники, конкурентоспособной на мировом авиационном рынке первой четверти XXI века.

В процессе выполнения Программы на обоих этапах предусматривается развитие экспериментальной базы и методов экспериментальных исследований авиационной техники.

3. Система программных мероприятий

Система программных мероприятий предусматривает проведение опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ в области авиационной техники, техническое перевооружение и развитие производства гражданской авиационной техники. Создание нового поколения воздушных судов будет проводиться с использованием унифицированных авионики, бортовых систем и агрегатов. Опытно-конструкторские работы обеспечат создание новых или модификацию существующих самолетов, вертолетов, двигателей, бортового радиоэлектронного оборудования, авиационных агрегатов и систем.

Особенностью воздушного транспорта являются повышенные требования к его надежности и безопасности эксплуатации, в связи с чем при проведении опытно-конструкторских работ предусматривается осуществлять:

проектирование и изготовление опытных образцов авиационной техники;

отработку аэродинамики в объеме 10-15 тыс. часов испытаний в аэродинамических трубах;

отработку прочности материалов и конструкций путем проведения статических и усталостных испытаний в объеме 120-180 тыс. эквивалентных летных часов;

отработку газодинамики, прочности и ресурса двигателей в стендовых испытаниях в объеме 10-20 тыс. часов, а также в летных испытаниях;

отработку отказобезопасности систем управления и бортовых систем электронного оборудования на вычислительных и стендомоделирующих комплексах в объеме 5-6 тыс. часов;

испытания систем управления, бортовых систем и агрегатов на надежность при внешних воздействиях на комплексных стендах в объеме 3 тыс. часов;

проведение летных доводочных и сертификационных испытаний в объеме 1000-1500 полетов.

Перечень опытно-конструкторских работ, предусматриваемых Программой, представлен в приложении N 1.

Объем и источники финансирования конкретных работ будут определяться по результатам конкурсов. Финансирование за счет средств федерального бюджета будет осуществляться по разделу 6 "Фундаментальные исследования и содействие научно-техническому прогрессу".

Самолеты

На первом этапе Программой предусматривается модернизация дальних магистральных самолетов Ил-96, а также завершение создания находящихся в разработке магистральных и региональных самолетов, в том числе:

среднего магистрального самолета Ту-204-300 (сертификация базового варианта самолета намечена на 2003 год);

ближнего магистрального самолета Ту-334 (сертификация базового варианта самолета намечена на 2004 год);

регионального самолета Ту-324 с турбореактивными двухконтурными двигателями (сертификация базового варианта самолета намечена на 2005 год).

Производимые магистральные и региональные самолеты нового поколения удовлетворяют всем международным требованиям по безопасности полета и экологии (по эмиссии двигателей и шуму).

Эти самолеты по своим летно-техническим характеристикам соответствуют зарубежным аналогам. На этой основе и с учетом их существенно меньшей стоимости отечественные магистральные и региональные самолеты нового поколения обеспечивают более низкие эксплуатационные расходы при выполнении авиаперевозок по сравнению с отечественными самолетами предыдущего поколения и современными зарубежными аналогами.

На втором этапе Программой предусматривается создание самолетов следующего поколения: нового дальнего магистрального самолета (ДМС), нового ближне-среднего магистрального самолета (БСМС) и нового регионального самолета, в которых должны быть реализованы научно-технические решения, разрабатываемые на первом этапе. Эти самолеты будут обладать существенными преимуществами в сфере безопасности полета и влияния на окружающую среду, а также в части себестоимости эксплуатации по сравнению с зарубежными аналогами.

На первом этапе должны быть также проведены работы по модернизации до требований международных стандартов эксплуатируемого парка Ил-62М, Ту-154М, Як-42, Ан-124 и разработаны мероприятия по ремоторизации Ил-76ТД, Ту-134, Ил-86 для удовлетворения новых норм ИКАО.

Новые самолеты будут разрабатываться ведущими самолетостроительными опытно-конструкторскими бюро России, отобранными на конкурсной основе в установленном порядке.

Важную роль в решении задач, стоящих перед экономикой России, должно сыграть создание самолетов специального применения. На первом этапе должно быть завершено создание самолета-амфибии Бе-200 грузового, противопожарного и специального назначения.

В классе грузовых самолетов предусматривается модернизация самолета Ил-76ТД и создание самолета Ту-330 грузоподъемностью 35 тонн.

Программой также предусмотрено:

создание транспортного самолета двойного применения грузоподъемностью 6 тонн, финансирование которого будет осуществлено в основном вне Программы - по государственному оборонному заказу;

создание перспективного самолета, использующего сжиженный природный газ. Разработка такого самолета требует создания на первом этапе опытного самолета Ту-156 для апробации системы наземного обслуживания и эксплуатации самолета на газовом топливе. Создание наземной системы хранения и заправки газовым топливом финансируется открытым акционерным обществом "Газпром".

Ряд самолетов, применяющихся в авиации общего назначения, будет разрабатываться на коммерческой основе (приложение N 2).

Вертолеты

На первом этапе Программой предусмотрено создание и сертификация:

вертолетов Ми-38 и Ми-382 грузоподъемностью 6 тонн. Ми-38 имеет двигатели иностранного, а Ми-382 - отечественного производства (сертификация вертолетов Ми-38 и Ми-382 будет проведена в 2005 году). Создание вертолета Ми-38 будет проводиться при финансовом участии западного инвестора. Решение о продолжении работ будет принято в 2002 году;

вертолета Ка-62 грузоподъемностью 2 тонны (сертификация базового варианта вертолета будет проведена в 2003 году).

Создание указанных вертолетов в дополнение к серийно выпускаемым Ми-26Т, Ми-8МТ, Ми-171, Ми-172, Ка-32А, Ми-34С и их модификациям обеспечивает потребности гражданской авиации России в вертолетах различной грузоподъемности и назначения.

Вертолеты, находящиеся в стадии разработки, и уже производимые вертолеты нового поколения по своим летно-техническим характеристикам и надежности соответствуют зарубежным аналогам. Эти вертолеты имеют существенно меньшую стоимость и обеспечивают более низкие эксплуатационные расходы при выполнении авиационных перевозок и других работ по сравнению с зарубежными аналогами.

Также предусматривается создание вертолета Ми-8ТГ на авиационном сконденсированном топливе (АСКТ) из попутных нефтяных газов.

На втором этапе Программой предусматривается создание вертолетов следующего поколения: нового вертолета увеличенной дальности полета грузоподъемностью 2 тонны и летательного аппарата конвертируемой схемы грузоподъемностью до 6 тонн, в которых должны быть реализованы научно-технические решения, разрабатываемые на первом этапе. Эти вертолеты будут обладать существенными преимуществами в сфере безопасности полета и влияния на окружающую среду, а также в части эксплуатационных характеристик по сравнению с зарубежными аналогами. Новые вертолеты будут разрабатываться ведущими вертолетостроительными опытно-конструкторскими бюро России, отобранными на конкурсной основе в установленном порядке. Ряд вертолетов, применяющихся в авиации общего назначения, и их модификации будут разрабатываться на коммерческой основе (приложение N 2).

Двигатели для самолетов и вертолетов и вспомогательные силовые установки

На первом этапе реализации Программы намечено создание двигателей и вспомогательных силовых установок (ВСУ), систем автоматического управления двигателями и воздушных винтов и их модификаций, в том числе:

модифицированного турбореактивного двухконтурного двигателя (ТРДД) ПС-90А для самолетов Ил-96-300, Ту-204/214. Предусматривается проведение работ с целью повышения надежности и ресурсов двигателя, улучшения его экологических характеристик;

ТРДД Д-436Т1/ТП тягой 7,5 тонны для самолетов Ту-334, Бе-200 и их модификаций (разрабатывается в соответствии с межправительственным соглашением между Россией и Украиной).

Предусматривается проведение работ с целью повышения надежности, безотказности и ресурса двигателя;

ТРДД сверхвысокой степени двухконтурности НК-93 тягой 18 тонн для модификаций самолетов Ил-96Т, Ту-204/214, Ту-330 (сертификация базового варианта двигателя намечена на 2003 год);

ТРДД АИ-22 тягой 3,75 тонны (на коммерческой основе) для самолета Ту-324. Сертификация базового варианта двигателя намечена на 2002 год;

модифицированных двигателей семейства ТВ7-117 для региональных самолетов и вертолета Ми-382 (сертификация базового варианта двигателя намечена на 2002 год);

семейства двигателей ТВД-1500 и РД-600 для самолета Ан-38 и вертолета Ка-62 (сертификация базовых вариантов двигателей мощностью 1300 лошадиных сил намечена на 2002 год);

газотурбинных двигателей нового поколения в классе мощностей 500 лошадиных сил и 800 лошадиных сил (на конкурсной основе);

авиационных поршневых двигателей в классе мощностей 60-90 лошадиных сил и 260-320 лошадиных сил для легких самолетов и вертолетов (на конкурсной основе);

вспомогательных силовых установок ТА-18, ТА-14 и их модификаций для самолетов

Ту-204/214/330/334, Бе-200, вертолета Ка-62 и др. (сертификация базовых вариантов установок намечена на 2002 год);

систем автоматического управления авиадвигателями (электронных регуляторов, систем управления, контроля и диагностирования и т. д.);

модифицированного воздушного винта АВ-36 для самолета Ан-38.

Создание указанных двигателей и вспомогательных силовых установок в дополнение к серийно выпускаемым двигателям ПС-90А, ТВ7-117С, ТВЗ-117ВМА, вспомогательным силовым установкам ВСУ-10, ТА-12-60 и их модификациям обеспечивает основные потребности отечественного парка самолетов и вертолетов.

Также предусматривается создание для самолета Ту-154М модифицированного двигателя Д-30КУ-154 с улучшенными экологическими показателями и увеличенным ресурсом. Проводится

доработка экспериментального двигателя НК-89, работающего на газовом топливе, для отработки технологических систем и опытной эксплуатации самолета Ту-156.

На втором этапе Программой предусматривается создание конкурентоспособных двигателей нового поколения: надежных, экологически чистых, высокоэкономичных базовых двигателей с улучшенными эксплуатационными характеристиками - тягой 9-14 тонн для новых магистральных самолетов (БСМС и др.), тягой 4-5 тонн для нового регионального самолета, нового двигателя мощностью 2200-3300 лошадиных сил для перспективных вертолетов и региональных самолетов. В этих двигателях будут использованы научно-технические решения, разрабатываемые на первом этапе в рамках проведения комплексных научно-исследовательских работ. Внедрение новых технологий обеспечит конкурентоспособность создаваемых двигателей на мировом рынке. Новые двигатели будут разрабатываться ведущими авиадвигателестроительными опытно-конструкторскими бюро России, отобранными на конкурсной основе в установленном порядке.

Бортовое радиоэлектронное оборудование

Главными причинами, требующими систематического совершенствования и обновления бортового электронного оборудования, являются:

необходимость соответствия постоянно ужесточающимся требованиям по безопасности аэронавигации и регулярности воздушных перевозок;

расширение функций оборудования по автоматизации полетов;

усложнение помеховой обстановки, особенно в густонаселенных районах и аэропортах;

усиление конкурентной борьбы мировых производителей авионики;

повышение требований к объему и качеству услуг, предоставляемых пассажирам, особенно на дальних магистральных линиях (связь по линии борт - земля - борт, аудио- и видеоаппаратура для развлечения пассажиров, компьютерные услуги и т. д.).

Быстрое развитие цифровой техники и электроники позволяет примерно один раз в 5-6 лет разрабатывать новое поколение бортового радиоэлектронного оборудования.

С учетом изложенного Программой предусматривается:

1) быстрая модернизация с использованием унифицированных цифровых систем интегрированного комплекса в пилотажно-навигационном и радиосвязном оборудовании эксплуатирующихся самолетов (Ту-154, Ту-134, Ил-86, Ил-62, Як-42, Ил-76), которая должна обеспечить допуск самолетов российских авиакомпаний к полетам по международным трассам с современными требованиями по аэронавигации (RNP-5, RVSM, ЧМ-иммунитет, сетка частот радиосвязи через 8,33 килогерца).

Финансирование опытно-конструкторских работ по созданию и сертификации систем, необходимых для самолетов всех типов, будет осуществляться как за счет средств федерального бюджета, так и за счет внебюджетных средств;

2) модернизация цифровых комплексов первого поколения, установленных на самолетах Ту-204, Ил-96-300 и Ил-114, которую предполагается завершить в 2002 году. В комплексах будут заменены вычислители, средства отображения информации, системы обнаружения и локализации отказов на более совершенные унифицированные системы, разработанные для интегрированного комплекса второго поколения ИКБО-95, внедрена спутниковая навигация и радиосвязь, что обеспечит повышение надежности комплекса в 3 раза, снижение его веса в 1,5-2 раза и выполнение новых международных требований по аэронавигации. Сертификация будет проведена в составе самолетов Ту-204, Ту-214, Ил-96-300 и Ил-114;

3) разработка базового интегрированного цифрового комплекса второго поколения ИКБО-95 с открытой структурой, позволяющей варьировать состав комплекса в зависимости от типа летательного аппарата. Работа должна быть завершена к 2003 году. Комплекс обеспечит выполнение всех известных на сегодня требований по аэронавигации. Сертификация будет осуществляться в составе самолетов Бе-200, Ту-324 и Ту-204;

4) в течение 2003-2015 годов на основе результатов научных исследований и использования новых

технологий будут проведены работы по созданию еще двух поколений цифровых интегрированных комплексов бортового оборудования ИКБО-2005 и ИКБО-2010. В эти интегрированные комплексы кроме пилотажно-навигационного и радиосвязного оборудования будут входить интегрированные комплексы общесамолетного оборудования, управления самолетом, управления двигателями, внутрисамолетной связи и информации.

Комплексы будут создаваться с использованием CALS-технологии по следующим направлениям: аппаратная интеграция, создание развитой системы обеспечения безопасности полета, выполнение требований эргономики для снижения роли человеческого фактора в причинах аварий и катастроф, внедрение экспертной системы "Помощник экипажа в опасных ситуациях" и новых технологий эксплуатации.

Планируется осуществлять сертификацию ИКБО-2005 и ИКБО-2010 на самолетах БСМС и ДМС, а также на модифицированных самолетах Ту-204, Ту-214 и Ил-96-300.

Авиационные агрегаты и системы

Программными мероприятиями в области опытно-конструкторских работ по авиационным агрегатам и системам предусматривается создание нового поколения бортового оборудования, соответствующего международным стандартам, взаимозаменяемого с иностранными аналогами, сертифицированного в соответствии с авиационными правилами МАК, FAR, JAR и имеющего сниженный вес, уменьшенные габариты и энергопотребление, миниатюризованную элементную базу и интеграцию механизмов, узлов и приборов, а именно:

перспективных авиационных гидросистем питания, рулевых приводов и силовых систем управления; высокоэффективных систем и агрегатов кондиционирования, жизнеобеспечения, средств защиты и спасения экипажа и пассажиров;

систем и средств контроля, регистрации и диагностирования бортового оборудования и авиадвигателей;

авиационных изделий общего применения;

средств наземного обслуживания.

Новое поколение агрегатов и систем вместе с модернизированными и усовершенствованными серийно выпускаемыми агрегатами и системами обеспечит потребности самолето- и вертолетостроительных предприятий и эксплуатирующих авиакомпаний России в современном бортовом оборудовании для создаваемых и находящихся в эксплуатации самолетов и вертолетов гражданской авиации.

Техническое перевооружение и развитие производства

Техническое перевооружение и развитие производства гражданской авиационной техники является необходимым элементом системы программных мероприятий, обеспечивающим выполнение требований к производственным процессам и экспериментально-испытательной базе и внедрение информационных технологических процессов, включая CALS-технологии.

Для обеспечения выполнения Программы предусматриваются мероприятия по организации технического перевооружения и развития производства самолетов, вертолетов, авиационных двигателей, агрегатов и приборов, а также комплектующих изделий к ним и необходимые объемы инвестиций, которые будут выделены за счет различных источников финансирования (приложение N 3).

К реконструкции и техническому перевооружению относится полное или частичное переоборудование и переустройство производства путем замены морально устаревшего и физически изношенного оборудования, механизацией и автоматизацией производства, устранением диспропорций в технологических звеньях и вспомогательных службах, обеспечивающее увеличение объема производства на базе новой, более совершенной технологии, создание малоотходных или безотходных производств, а также улучшение других технико-экономических показателей с меньшим вложением инвестиций и в более короткие сроки, чем при строительстве новых или

расширении действующих производств.

Техническое перевооружение и развитие производства летательных аппаратов позволит расширить производство панелей, включающих соты, полимерных композиционных материалов, алюминиевых сплавов, крупногабаритных сварных конструкций и объемной штамповки.

Техническое перевооружение и развитие производства авиационных двигателей позволит расширить возможности применения таких новейших технологий, как изготовление лопаток из двухфазных титановых сплавов, изготовление лопаток из керамики и уплотнение стыков полок турбины.

Техническое перевооружение и развитие производства авиационных агрегатов и систем бортового радиоэлектронного оборудования позволит обеспечить производство агрегатов и систем пилотажно-навигационного оборудования и интегральных комплексов авионики нового поколения.

Техническое перевооружение и развитие экспериментально-производственной базы опытно-конструкторских и научно-исследовательских организаций позволит обеспечить проведение необходимых фундаментальных и прикладных исследований по проблемам аэродинамики, газодинамики, прочности конструкций, материалов, отказобезопасности систем управления, а также проведение сертификационных испытаний.

Финансирование за счет средств федерального бюджета программных мероприятий по техническому перевооружению и развитию производства будет производиться по разделу 7 "Промышленность, энергетика и строительство".

Научно-исследовательские работы

Научно-исследовательские работы обеспечат создание научно-технического задела для разработки российской гражданской авиационной техники следующего поколения (приложение N 4).

Финансирование за счет средств федерального бюджета конкретных научно-исследовательских работ будет осуществляться на конкурсной основе по разделу 6 "Фундаментальные исследования и содействие научно-техническому прогрессу".

Непрерывное улучшение летно-технических, экономических и эксплуатационных характеристик воздушных судов является характерной особенностью развития авиационной техники.

Решающее значение для достижения конкурентоспособности имеет разработка новых технических решений в области создания летательных аппаратов, двигателей, материалов и конструкций, бортового радиоэлектронного оборудования, авиационных агрегатов и систем и совершенствования эксплуатационно-технических характеристик.

В настоящее время в ведущих авиастроительных государствах - в США и странах Европы намечены новые рубежи научно-технического прогресса в целях повышения эффективности и конкурентоспособности авиационной техники.

Раздел программных мероприятий "Научно-исследовательские работы" предполагает проведение большого комплекса научно-исследовательских и экспериментальных работ по созданию научно-технического задела для разработки российской гражданской авиационной техники следующего поколения, совершенствование и развитие экспериментальной базы и методов испытаний авиационной техники.

Создание научно-технического задела по летательным аппаратам обеспечит снижение аэродинамического сопротивления на крейсерских режимах полета на 10-20 процентов, снижение веса силовой конструкции до 20 процентов, увеличение ресурса самолетов нового поколения в 2-3 раза и повышение безопасности полета путем создания высокоавтоматизированных систем управления.

Создание научно-технического задела по авиационным двигателям обеспечит улучшение топливной экономичности и весовых характеристик двигателей на 10-15 процентов, повышение надежности и ресурса двигателей в 1,5-2 раза, уменьшение эмиссии двигателей в 3 раза.

Создание научно-технического задела по материалам и авиационной металлургии обеспечит

повышение прочности материалов на 10-15 процентов, температурной работоспособности жаропрочных материалов на 50-100 градусов и характеристик надежности, повышение модуля упругости до 20 процентов и снижение коэффициента вариации свойств неметаллических материалов на 10-15 процентов.

Создание научно-технического задела по бортовому радиоэлектронному оборудованию обеспечит повышение отказобезопасности и надежности электронной аппаратуры в 3 раза, формирование средств автономной навигации третьего поколения, улучшение эргономических характеристик кабины экипажа и унификацию базовых систем.

Создание научно-технического задела по авиационным агрегатам и системам обеспечит повышение технического уровня базовых комплектующих агрегатов гидросистем, рулевых приводов, систем жизнеобеспечения пассажиров и экипажа, средств контроля и диагностики, а также других систем летательных аппаратов, снижение веса комплектующих изделий на 10-15 процентов, повышение надежности и ресурса агрегатов и систем.

Развитие технологий летных испытаний обеспечит уменьшение сроков и стоимости летных испытаний и сертификации летательных аппаратов в 2 раза, повышение безопасности полета за счет уменьшения влияния человеческого фактора.

Разработка и совершенствование систем мониторинга рынка, реализации авиатехники и ее послепродажного обслуживания направлены на разработку рекомендаций по расширению рынка для российской авиационной техники, разработку финансовых механизмов, включая лизинг, обеспечения производства и передачи в эксплуатацию российской авиационной техники, эффективное послепродажное обслуживание воздушных судов.

Разработка перспективных технологий направлена на создание новых технологий мирового уровня, информационных технологических процессов, включая CALS-технологии, новых видов технологического оборудования и автоматизированных технологических процессов.

Стандартизация, экономический анализ и нормативное обеспечение предусматривают разработку перспективных норм и опережающих требований к авиационной технике, гармонизацию российских и международных стандартов и нормативно-технической документации, проведение технико-экономического анализа и экспертное обеспечение реализации Программы.

Целевыми показателями следующего поколения воздушных судов, реализация которых обеспечивается всем комплексом программных мероприятий, являются:

повышение коэффициента безопасности полетов в 5 раз;

уменьшение эмиссии двигателей в 3 раза;

уменьшение шума в 2 раза;

снижение прямых эксплуатационных расходов на 15-25 процентов.

Реализация намеченных Программой целевых показателей является необходимой для обеспечения конкурентоспособности российских воздушных судов по сравнению с разрабатываемыми иностранными воздушными судами.

Основные программные мероприятия и показатели, представленные в данном разделе Программы, будут уточняться через каждые 5 лет, но не позднее чем за 9 месяцев до начала соответствующего периода.

Изменения в состав программных мероприятий могут вноситься Правительством Российской Федерации по представлению государственного заказчика - Российского авиационно-космического агентства.

Распределение бюджетных средств по программным мероприятиям будет уточняться государственным заказчиком - Российским авиационно-космическим агентством с учетом выделяемых ежегодно бюджетных средств.

4. Ресурсное обеспечение Программы

Ресурсное обеспечение Программы производится за счет использования собственных средств

Приоритетные направления Программы ежегодно утверждаются Правительством Российской Федерации в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 29 января 1996 г. N 112. Средства федерального бюджета будут использоваться на создание научно-технической продукции, которая будет являться государственной собственностью и может быть реализована в установленном порядке.

Российским авиационно-космическим агентством по всем программным мероприятиям, предусматривающим привлечение внебюджетных средств, подписаны соглашения с головными исполнителями об их обязательствах инвестировать собственные и привлеченные средства, обеспечивающие реализацию Программы.

Средства федерального бюджета будут выделяться негосударственным коммерческим организациям при условии передачи в федеральную собственность по номинальной стоимости дополнительно выпускаемых акций на сумму предоставляемых средств или закрепления за государством прав на использование результатов интеллектуальной деятельности.

5. Механизм реализации Программы

Реализация мероприятий Программы проводится:

государственным заказчиком - Российским авиационно-космическим агентством путем проведения конкурсов и распределения ежегодно выделяемых средств федерального бюджета на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ среди организаций, выигравших конкурс, и осуществления контроля за целевым их использованием и ходом выполнения работ; исполнителями программных мероприятий путем целевого использования выделяемых средств (по всем источникам финансирования).

К участию в Программе привлекаются научные и другие организации авиационной и смежных отраслей промышленности.

Авиационная техника относится к технически сложным объектам, поэтому исполнители программных мероприятий в соответствии с Федеральным законом "О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд" определяются путем проведения закрытых конкурсов.

Основной целью организации этих конкурсов является стимулирование инвестиционной активности и привлечение средств отечественных и иностранных частных инвесторов по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности.

Конкурс объявляется после проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по перспективным направлениям развития авиационной техники и формирования на этой основе технического задания на конкурсную разработку.

Реализация Программы осуществляется на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых государственным заказчиком - Российским авиационно-космическим агентством с головными исполнителями программных мероприятий, как правило, на конкурсной основе, при этом согласовываются возможные сроки выполнения мероприятий, объемы и источники финансирования. Для повышения эффективности работы по созданию новой авиационной техники будет проведена реструктуризация авиационной промышленности.

Главным принципом реструктуризации авиационной промышленности является стимулирование оптимизации ее структуры в соответствии с программами развития гражданской и военной авиационной техники.

Структурные преобразования авиационной промышленности будут направлены на создание крупных широкопрофильных корпоративных структур, объединяющих конструкторские бюро и серийные предприятия, и организацию интегрированных структур по самолето-, вертолето-, двигателе-, приборо- и агрегатостроению, отвечающих за разработку, производство, модернизацию, ремонт и техническое обслуживание производимой авиационной техники.

Эти мероприятия будут проводиться в рамках федеральной целевой программы "Реформирование и

развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)".

Особенностями авиационной техники являются ее высокая наукоемкость, реализация технологий двойного назначения, длительные сроки создания и необходимость экспериментального подтверждения выполнения требований безопасности, надежности и ресурса.

В процессе структурных преобразований будут предприняты меры по сохранению уникальной экспериментальной и стендовой базы авиапромышленного комплекса.

Предусматривается привлечение различных источников финансирования программных мероприятий: федеральный бюджет, собственные средства организаций и средства других инвесторов.

В соответствии с положениями Бюджетного кодекса Российской Федерации предусматривается привлечение средств на возвратной и платной основе в целях кредитования, инвестирования и гарантийного обеспечения проектов конкретных организаций на конкурсной основе.

Важными средствами поддержки российской авиационной промышленности являются различные виды лизинга, широко используемые в промышленно развитых странах. Для достижения целей Программы будет разрабатываться система мониторинга рынка и реализации авиационной техники на основе привлечения инвестиционных и инновационных средств и организации лизинга российских воздушных судов.

Будут также проводиться в рамках международного сотрудничества мероприятия по организации совместно с иностранными партнерами программ и разработок авиационной техники.

6. Управление и контроль за реализацией Программы

Государственный заказчик Программы - Российское авиационно-космическое агентство - осуществляет управление и несет ответственность за реализацию Программы, а также обеспечивает эффективное использование финансовых средств.

С учетом бюджетных средств, ежегодно выделяемых на реализацию Программы, и на основе указанной бюджетной заявки государственный заказчик согласовывает в установленном порядке с федеральными органами исполнительной власти перечень и объем финансирования программных мероприятий за счет средств федерального бюджета на очередной финансовый год в целях исключения дублирования программных мероприятий другими федеральными целевыми программами.

Государственный заказчик создает для обеспечения научно-технического сопровождения Программы экспертный совет с привлечением ведущих специалистов научно-исследовательских институтов и других организаций, а также заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Экспертный совет проводит анализ и обобщение информации о ходе реализации мероприятий Программы и подготавливает для государственного заказчика рекомендации по их эффективному выполнению.

Государственный заказчик представляет по запросам Минэкономразвития России и Минпромнауки России статистическую, справочную и аналитическую информацию о ходе реализации Программы. Государственный заказчик ежегодно, до 1 февраля, представляет в Минэкономразвития России и Минпромнауки России доклады о ходе реализации Программы, а также о целевом и эффективном использовании финансовых средств за отчетный год.

7. Оценка эффективности социально-экономических и экологических результатов реализации Программы

Реализация Программы позволит поддержать и развить отечественную авиационную промышленность, отвечающую потребностям национальной экономики и безопасности, обеспечить ее конкурентоспособность, удовлетворить потребности воздушного транспорта России в современных воздушных судах для выполнения пассажирских и грузовых перевозок и авиационных работ.

Авиационная промышленность является наукоемкой высокотехнологичной отраслью, эффективная

работа которой имеет существенное значение для обеспечения обороноспособности и социально-экономического развития государства.

Отечественные самолеты и двигатели по своим техническим характеристикам будут находиться практически на одном уровне с их зарубежными аналогами.

Авиационная техника нового поколения, которая будет разрабатываться в рамках Программы в 2002-2015 годах, позволит обеспечить снижение эмиссии двигателей в 3 раза. Эксплуатация этих самолетов за 1 год позволит уменьшить эмиссию вредных веществ в атмосферу в районе аэропортов - окиси углерода (CO) на 30000-35000 тонн, несгоревших углеводородов (CH) на 5000-6000 тонн, оксидов азота (NO) на 17000-21000 тонн (по сравнению с аналогичными показателями самолетов предыдущего поколения).

Эксплуатационные расходы при использовании отечественных самолетов могут быть в среднем на 20-25 процентов ниже, чем при использовании иностранных самолетов, за счет более низкой цены отечественных самолетов.

В ближайшие 15 лет в России должно произойти обновление парка гражданской авиационной техники. По прогнозу Минтранса России, до 2015 года предполагается приобретение авиакомпаниями России 1400 самолетов и 1150 вертолетов. Общий объем производства гражданской авиационной техники отечественного производства с учетом государственных нужд и поставок на экспорт составляет 2800 самолетов и 2200 вертолетов.

Объем продаж гражданской авиационной техники отечественного производства за 15-летний период составит около 1000 млрд. рублей.

Налоговые поступления в федеральный бюджет от производства авиационной техники составят около 300 млрд. рублей, или в среднем 20 млрд. рублей в год.

При этом будет обеспечено создание к 2003 году в авиационной и смежных отраслях промышленности до 300 тыс. рабочих мест с увеличением их количества к 2015 году до 500 тысяч. Техническое переоснащение воздушного транспорта России за счет закупки авиационной техники зарубежного производства лишит отечественную авиационную промышленность объема работ на сумму около 1000 млрд. рублей, приведет к утечке из России более 50 млрд. долларов США, связанной с платежами зарубежным авиационным фирмам, и лишит федеральный бюджет соответствующих налоговых поступлений.

Указанная оценка относится к приобретению зарубежной авиационной техники путем ее закупки. При ее приобретении на условиях лизинга общие выплаты конвертируемой валюты зарубежным авиафирмам и лизинговым компаниям возрастают более чем до 100 млрд. долларов США за счет выплаты процентов по кредитам.

Использование на втором этапе Программы научно-технического задела, разработка которого предусматривается программными мероприятиями, позволит уменьшить прямые эксплуатационные расходы гражданской авиационной техники нового поколения на 15-25 процентов.

Оценка экономической эффективности использования авиаперевозчиками воздушных судов нового поколения показывает, что в результате эксплуатации указанной авиационной техники авиационными компаниями России может быть получена дополнительная прибыль за период эксплуатации в размере 38-50 млрд. долларов США (по сравнению с затратами на эксплуатацию существующих пассажирских самолетов).

Приведенные данные указывают на высокую рентабельность намеченных программных мероприятий.

Приложение N 1

к федеральной целевой программе

"Развитие гражданской авиационной
техники России на 2002-2010 годы и

Стр. 18 из 30

"Казанское МПО" 18 т ОАО "Металлист-Самара"

ОАО "НПП "Аэросила" 3. Модификация 2002- ОАО "Уфимское МПО" всего - 62 Сертификация в Д-436Т1/ТП 2004 Московский федеральный бюджет - 25 2002 году (Ту-334, Бе-200) МПП "Салют" внебюджетные источники - 37 тяга 7,5 т Запорожское МКБ 4. Создание ТРДД для 2003- На конкурсной всего - 13500 Сертификация нового БСМС тяга 2012 основе федеральный бюджет - 6000 9-14 т внебюджетные источники - 7500 5. Создание АИ-22 2002 ОАО "Казанское МПО" всего - 90 Сертификация в (Ту-324) Запорожское МКБ федеральный бюджет 2002 году тяга 3,75 т внебюджетные источники - 90 6. Создание нового 2003- На конкурсной всего - 4890 Сертификация ТРДД (региональные 2015 основе федеральный бюджет - 2000 самолеты) тяга внебюджетные источники - 2890 4-5 т 7. Модификация 2002- ОАО "Рыбинские всего - 100 Сертификация в Д-30КУ-154 2004 моторы" федеральный бюджет - 40 2004 году (Ту-154М) внебюджетные источники - 60 (эмиссия и шум) 8. Доработка 2002- ОАО "СНТК имени всего - 302,5 Создание опытных технологических 2004 Н.Д.Кузнецова" федеральный бюджет - 32 образцов систем НК-89 на внебюджетные источники - 270,5 и систем для газовом топливе газового (Ту-156) топлива Двигатели для вертолетов, самолетов с ТВД, АПД и ВГТД 9. Модификация 2002- РСК "Миг" - всего - 535 Сертификация в ТВ7-117 2004 "Завод имени федеральный бюджет - 250 2002 году (региональные В.Я.Климова" внебюджетные источники - 285 самолеты и вертолеты) 10. Создание нового 2006- На конкурсной всего - 3400 Сертификация ГТД 2015 основе федеральный бюджет - 1520 Мощность внебюджетные источники - 1880 (2200-3300 л. с.) (региональные самолеты и вертолеты) 11. Создание ТВД-1500 2002- ОАО "Рыбинские всего - 900 Сертификация в и его модификаций 2005 моторы" федеральный бюджет - 450 2002 году (Ан-38, С-80) внебюджетные источники - 450 Мощность 1300 л. с. и 1800 л. с. 12. Создание РД-600В 2002- ОАО "Рыбинские всего - 300 Сертификация в (Ка-62) 2003 моторы" федеральный бюджет - 150 2002 году Мощность 1300 внебюджетные источники - 150 л. с. 13. Создание нового 2002- На конкурсной всего - 600 Сертификация ГТД 2005 основе федеральный бюджет - 300 Мощности 500 внебюджетные источники - 300 л. с. и 800 л. с. (Легкие ЛА) 14. Создание новых 2002- На конкурсной всего - 200 Сертификация АПД 2004 основе федеральный бюджет - 100 Мощности 60-90 внебюджетные источники - 100 л. с. и 260-320 л. с. (Легкие ЛА) 15. Модификация 2002 ОАО "Омское МКБ" всего - 100 Сертификация в ВСУ-10 федеральный бюджет - 5 2002 году Мощность 650 внебюджетные источники - 95 кВт (Ил-96) 16. Создание нового 2004- На конкурсной всего - 460 Сертификация ВГТД 2010 основе федеральный бюджет - 230 Мощность 650-700 внебюджетные источники - 230 кВт (Ил-96) 17. Создание 2002- ОАО "НПП "Аэросила" всего - 400 Сертификация в ВГТД ТА-18 2004 федеральный бюджет - 200 2002 году (Ту-204, Ту-214, внебюджетные источники - 200 Ту-330) 18. Создание 2002- ОАО "НПП "Аэросила" всего - 60 Сертификация ВГТД ТА-14 2004 федеральный бюджет - 25 (Ту-324, внебюджетные источники - 35 Ка-62)

Системы автоматического управления авиадвигателей и бортовое электрооборудование 19. Разработка ряда 2002- ОАО "СТАР", ЦИАМ ОАО всего - 556 Сертификация в унифицированных 2005 "ИНКАР", федеральный бюджет - 275 составе электронных ФГУП "Уфимское НПП внебюджетные - 281 двигателя регуляторов "Молния", источники (типа FADEC) и ОАО "НПП "ЭГА" создание САУ для двигателей разных типов 20. Создание системы 2003- На конкурсной всего - 2030 Сертификация в управления и 2012 основе федеральный бюджет - 795 составе контроля для новых внебюджетные - 1235 двигателя двигателей и ВГТД источники 21. Создание 2002- ЦИАМ, ЛИИ, ОАО всего - 464 Сертификация в комплексной 2010 "Техприбор", ФГУП федеральный бюджет - 235 составе системы "Уфимское НПП внебюджетные - 229 двигателя диагностирования "Молния", ОАО источники и контроля "Прибор", "Кварц", двигателей "Спектр", "Диамех", "СЛХ ИОФ", "Магнито-птоэлектроника"

внебюджетные - 27,2 Ту-204, Ту-214, гационного ОАО "Авиаприбор - источники Ил-114. Обеспечение оборудования Холдинг" международных КСЦПНО-96, 204 ВНИИРА, ГУП "Полет" требований КСЦПНО-96,204М2 2002 (г. Н. Новгород) аэронавигации. КСЦПНО-96,204М3 2002 ГосНИИ АН Уменьшение веса ЦПНК-114М1 2002 ЛИИ пилотажно- ЦПНК-114М2 2002 навигационного оборудования в

1,5-2 раза 3. Разработка НИИ АО, ОАО всего - 39,4 Сертификация в составе базового "Аэроприбор - федеральный бюджет - 12,6 самолетов Бе-200, интегрированного Восход", внебюджетные - 26,8 Ту-324, Ту-204. комплекса цифровой ОАО "Авиаприбор - источники Обеспечение авионики второго Холдинг" новых международных поколения ИКБО-95 ВНИИРА требований ИКБО-95-200 2002 ГУП "Полет" аэронавигации, ИКБО-95-324 2002 (г. Н. Новгород) снижение веса, ИКБО-95-204/330 2003 повышение надежности 4. Разработка базовых Конкурс: всего - 4170 Сертификация в составе полностью НИИ АО федеральный бюджет - 2089 новых самолетов БСМС, интегрированных ГосНИИ АС внебюджетные - 2081 ДМС, а также комплексов источники модифицированных цифровой авионики самолетов Ту-204, третьего и Ту-214, Ил-96-300 и четвертого др. поколений 2003- Обеспечение ИКБО-2005 2008 перспективных ИКБО-2010 2006- международных В том числе: 2015 требований аэронавигации.

Уменьшение веса

комплекса в 3-3,5

раза 4.1 Разработка базовых Конкурс: всего - 604 Сертификация в интегрированных ОАО "Авиаприбор - федеральный бюджет - 348,3 составе ИКБО-2005 комплексов Холдинг", ОАО внебюджетные - 255,7 и ИКБО-2010 управления "Авионика", "Марс" источники самолетом 2003- орг. конкурса: ИКУС-2005 2008 ЦАГИ ИКУС-2010 2006-

2015 4.2 Разработка базовых Конкурс: всего - 604 Сертификация в интегрированных ОАО "Техприбор" федеральный бюджет - 348,3 составе ИКБО-2005 комплексов ОАО "НПП "ЭГА", внебюджетные - 255,7 и ИКБО-2010 управления и "Стан" источники диагностики ФГУП "Уфимское силовой установки 2003- НПП "Молния", ОАО ИКУДСУ-2005 2008 "Электроприбор" ИКУДСУ-2010 2006- (Саратов)

2015 орг. конкурса:

ЦИАМ 4.3 Разработка Конкурс: всего - 604 Сертификация в интегрированных НИИ АО, федеральный бюджет - 348,3 составе ИКБО-2005 комплексов "Аэроэлектромаш" внебюджетные - 255,7 и ИКБО-2010 управления и ГосНИИ АС, источники диагностики РСК "МиГ" - общесамолетным "Электроавтоматика" оборудованием 2002- (г. С.-Петербург) ИКУДОСО-2005 2008 ИКУДОСО-2010 2006-

2015 4.4 Разработка Дербентский НИИ всего - 604 Сертификация в интегрированного "Волна" федеральный бюджет - 348,3 составе ИКБО-2005 комплекса НИИ АО внебюджетные - 255,7 и ИКБО-2010 внутренней связи источники и информационного обеспечения пассажиров 2002- ИКВС-2005 2008 ИКВСИОП-2010 2006-

2015 4.5 Разработка базовых 2002- НИИ АО, ОАО всего - 1754 Комплектация систем и 2015 "Авиаприбор - федеральный бюджет - 695,8 интегрированных аппаратуры для Холдинг", ОАО внебюджетные - 1058,2 комплексов интегрированных "Аэроприбор - источники комплексов 2, 3 и Восход", ОАО 4 поколений "Технокомплекс"

ВНИИРА

ГУП "Полет"

(г. Н. Новгород)

и другие

приборостроительные

организации

5. Агрегаты и системы -----

[illegible]

Уменьшение диагностирования "Техприбор", ОАО веса на 10-15%.

"НПО "Прибор" Повышение качества и глубины контроля 7. Создание нового 2002- ЛИИ, НИИ СУ, ОАО "НПО всего - 201 Повышение безотказности поколения 2010 "Наука" федеральный бюджет - 116 и ресурса на 30-50%. комплектующих Завод "Прогресс", ОАО внебюджетные - 85 Уменьшение веса на агрегатов для "ОКБ "Теплоагрегат" источники 10-15%. Обеспечение самолетных систем ОАО "Респиратор" безопасности экипажа и кондиционирования пассажиров и систем жизнеобеспечения 8. Создание комплекса 2002- ФКП "ГкНИПАС", ЛИИ всего - 241,4 Обеспечение оборудования для 2015 ЦАГИ, НИИ СУ федеральный бюджет - 146,4 безопасности экипажа проведения внебюджетные - 95 и пассажиров. сертификационных источники Повышение живучести испытаний авиатехники. авиационных систем Повышение и агрегатов на конкурентоспособности соответствие АП-23, АП-25, АП-29 и TSOC-123, TSOC-124 9. Создание нового 2002- НИИ СУ, КБ всего - 538,8 Повышение ресурса на поколения 2015 "Гидромеханика" федеральный бюджет - 346,8 50%. Уменьшение веса авиационных ВИАМ внебюджетные - 192 на 12-20%. изделий общего ОАО "ВИЛС", НИИРП источники Повышение уровня применения ОАО "Нормаль" эксплуатационно-тех- Завод "Исеть", ВНИИКП нических характеристик 10. Опытно-конструк- 2002- НИИ СУ, Агрегатные КБ всего - 868 Повышение уровня торские работы по 2015 федеральный бюджет - 580 эксплуатационно-тех- совершенствованию внебюджетные - 288 нических характеристик и модернизации источники Повышение ресурса на отраслевой базы 50-100%. комплектующих Повышение агрегатов и систем безотказности на опытного и 10-20%. Повышение серийного уровня применяемости производства 11. Создание нового 2002- ЛИИ, ЦАГИ, НИИ СУ поколения средств 2015 МНПК "Универсал" всего - 719,4 Повышение качества наземного ГТИ и НИИ федеральный бюджет - 467,9 обслуживания. обслуживания "Аэропроект" внебюджетные - 251,5 Снижение затрат на самолетов и ОАО "НПП "Старт" источники 20-30%. Повышение вертолетов, ОАО "Спецмашины" конкурентоспособности тренажеров и ГосНИИ ГА авиатехники учебных классов ОАО "ПКБМ", ОАО летного и "НПП "Авиатест" технического Ростов на Дону персонала Примечание. Объемы и источники финансирования подлежат ежегодно уточнению исходя из реальных возможностей федерального бюджета и привлечения внебюджетных источников.

Приложение N 2

к федеральной целевой программе
"Развитие гражданской авиационной
техники России на 2002-2010 годы и
на период до 2015 года"

П Е Р Е Ч Е Н Ь авиационной техники, включая воздушные суда для применения в авиации общего назначения, разрабатываемой на коммерческой основе -----

Наименование изделия Разработчик -----	Самолет Ил-103М
ОАО "АК имени С.В.Ильюшина" Самолет М-101 "Гжель" ЭМЗ имени В.М.Мясищева	Самолет М-102 ЭМЗ имени В.М.Мясищева
Самолет МиГ-110 РСК "МиГ" Самолет С-80 АООТ "ОКБ Сухого"	Самолет С-21 АООТ "ОКБ Сухого"
Самолет-амфибия Бе-103 ОАО "ТАНТК имени Г.М.Бериева"	Самолет Як-48 ОАО "ОКБ имени А.С.Яковлева"
Самолет Як-54М ОАО "ОКБ имени А.С.Яковлева"	Самолет Як-112 ОАО "ОКБ имени А.С.Яковлева"
Самолет Ан-3 ПО "Полет", г. Омск Самолет Ил-100 ОАО "АК имени С.В.Ильюшина"	Самолет А-209 ЗАО "Аэро-М"
Самолет-амфибия "Динго" НПП "Аэрорик"	Самолет "Авиатика-МАИ-890" МАИ
Вертолет Ка-115/215 ОАО "Камов"	Вертолет Ми-34АС ОАО "МВЗ имени М.Л.Миля"
Вертолет Ми-54 ОАО "МВЗ имени М.Л.Миля"	Вертолет Ми-60МАИ ОАО "МВЗ имени М.Л.Миля"
Вертолет "Ансат" ОАО "Казанский ВЗ"	Вертолет "Актай" ОАО "Казанский ВЗ"

Приложение N 3

к федеральной целевой программе

Стр. 26 из 30

ОАО "МВЗ

имени

М.Л.Миля" ДВИГАТЕЛИ 2005- - - - 12 12 15 25 35 40,5 50 165,5 303,8 481,3 в том числе: 2015

годы 1. Двигатель 2005- ОАО 39,9 - - - 10 10 10 10 9,9 - - 29,9 Д-436Т1/ТП 2008 "Уфимское МПО"

годы ММП "Салют" 2. Двигатель 2007- ОАО 125,4 - - - - - 5 5,1 15 25 50,1 75,3 НК-93 2013 "Казанское
годы МПО"

ОАО "СНТК

имени

Н.Д.Кузнецова"

ОАО

"Металлист-

Самара" 3. Двигатели 2008- ОАО 136,8 - - - - - 5 17,5 19,4 41,9 94,9 ТВД-1500 2015 "Рыбинские и
РД-600 годы моторы"

ММП "Салют" 4. Двигатель 2005- Омское МПО 45,6 - - - 2 2 5 10 15 8 5,6 43,6 ТВД-20 2010

годы АГРЕГАТЫ И 2005- - - - 12 12 15 25 30 40 50 160 305 477 ОБОРУДОВАНИЕ 2015 в том числе: годы
АГРЕГАТЫ 2005- 6 6 8 13 15 20 25 81 158,2 245,2 в том числе: 2015

годы 1. Производство 2005- ОАО "Рубин" 34,2 - - - 3 3 4 5 5 10 7,2 31,2 перспективных 2010 ОАО

авиационных годы "Павловский гидросистем, МЗ "Восход" колес, ОАО "БЛМЗ" рулевых приводов 2.

Производство 2005- ОАО "ИНКАР" 49,2 - - - 3 3 4 5 5 5,8 24,8 21,4 систем авто- 2011 ФГУП

матического годы "Уфимское управления НПП "Молния" и контроля ОАО "Прибор" двигателями 3.

Производство 2007- ОАО "НПП 59,2 - - - - - 3 5 5 12 25 34,2 систем 2013 "Звезда" жизнеобес- годы

ОАО печения, "Респиратор" защиты и ГЗ спасения "Измеритель" БОРТОВОЕ 2005- - - - 6 6 7 12 15 20 25

79 146,8 231,8 РАДИО- 2015 ЭЛЕКТРОННОЕ годы ОБОРУДОВАНИЕ в том числе: 1. Производство 2005-

ОАО 87,7 - - - 6 6 7 10 10 10 15 52 29,7 нового 2012 "Авиаприбор - пилотажно- годы Холдинг"

навигационного ОАО оборудования "Аэроприбор -

Восход" 2. Производство 2007- ОАО 41,5 - - - - - 2 5 10 10 27 14,5 интегриро- 2011 "Электроприбор"

ванных годы ОАО "Авионика" комплексов ОАО "Техприбор" диагностики РЕКОНСТРУКЦИЯ 2002- 90

95,8 100 70 355,8 70 60 60 70 75 335 346,6 1037,4 ЭКСПЕРИМЕН- 2015 ТАЛЬНОЙ годы БАЗЫ в том

числе: 1. Аэродромная 2002- ЛИИ 209,8 35 35,8 30 20 120,8 20 20 13,9 20 15,1 89 база 2010

годы 2. Климатическая 2002- ВИАМ 131,1 25 30 30 15 100 15 10 6,1 - - 31,1 станция 2008

годы 3. Аэродинами- 2002- ЦАГИ 320,3 20 20 25 20 85 20 15 20 20 20 95 140,3 ческие 2015 трубы годы

4. Испытательные 2002- ЦИАМ 222,3 10 10 15 15 50 15 15 15 15 14,9 74,9 97,4 стенды 2013 НИЦ ЦИАМ

и боксы годы 5. Стенды 2008- СибНИА 79,8 - - - - - 5 10 15 30 49,8 прочностных 2014 испытаний

годы 6. Опытное 2009- ОНПП 74,1 - - - - - 5 10 15 59,1 производство 2015 "Технология" экранов,

годы шлакоситал- ловых изделий Примечание. Перечень программных мероприятий и

реконструируемых предприятий, а также объемы бюджетного финансирования

подлежат ежегодно уточнению исходя из приоритетных направлений Программы, утверждаемых

ежегодно Правительством

Российской Федерации, показателей Федеральной адресной инвестиционной программы и реальных
возможностей

федерального бюджета.

Приложение N 4

к федеральной целевой программе

"Развитие гражданской авиационной

техники России на 2002-2010 годы и

на период до 2015 года"

Перечень программных мероприятий

[illegible]

----- 1. Создание 2002- ЦАГИ 2347,9 103,8 108,1 114,1 120,7 446,7 139 152,9 168,1 185 203,5 848,5 1052,7 Улучшение научно- 2015 Организации летно- технического года авиационной технических и задела по промышлен- экономических летательным ности характеристик аппаратам летательных аппаратов. Повышение безопасности полета путем создания высокоавтоматизированных систем управления 2. Создание 2002- ЦИАМ 1956,5 86,5 90,1 95 100,6 372,2 115,8 127,4 140,2 154,1 169,5 707 877,3 Повышение научно- 2015 Организации топливной технического года авиационной экономичности, задела по промышлен- снижение шума авиационным ности и эмиссии двигателям двигателей 3. Создание 2002- ВИАМ 1173,9 51,9 54 57 60,4 223,3 69,5 76,4 84,1 92,4 101,8 424,2 526,4 Улучшение научно- 2015 Организации характеристик технического года авиационной авиационных задела по и смежных материалов материалам и отраслей авиационной промышлен- металлургии ности 4. Создание 2002- НИИ АО 704,1 31,1 32,4 34,2 36,2 133,9 41,6 45,9 50,4 55,5 61,1 254,5 315,7 Удовлетворение научно- 2015 Организации постоянно технического года авиационной ужесточающихся задела по и смежных требований по бортовому отраслей безопасности радиоэлек- промышлен- полетов и тронному ности аэронавигации. оборудованию Улучшение эргономических характеристик кабины экипажа 5. Создание 2002- НИИ СУ 548 24,2 25,3 26,6 28,2 104,3 32,4 35,7 39,2 43,2 47,5 198 245,7 Повышение научно- 2015 Организации технического технического года авиационной уровня базовых задела по и смежных комплектующих авиационным отраслей агрегатов и агрегатам и промышлен- систем системам ности 6. Развитие 2002- ЛИИ 767 33,9 35,3 37,3 39,5 146 45,4 50 55 60,4 66,4 277,2 343,8 Сокращение технологий 2015 Организации сроков летных летных года авиационной испытаний. испытаний и смежных Повышение отраслей безопасности промышлен- полета ности 7. Разработка 2002- ЦАГИ 328,4 14,5 15,1 16 16,9 62,5 19,4 21,4 23,5 25,8 28,4 118,5 147,4 Разработка и совершен- 2015 ГосНИИ ГА финансовых ствование года НИИ ЭАП механизмов систем ЛИИ, ОАО обеспечения мониторинга "Авиапром" производства рынка, Организации и передачи в реализации авиационной эксплуатацию авиатехники и смежных отечественной и ее после- отраслей

авиационной продажного промышлен- техники. обслуживания ности Разработка
 перспективных
 технологий
 послепродажного
 обслуживания 8. Разработка 2002- НИАТ 626,2 27,7 28,8 30,5 32,2 119,2 37,1 40,7 44,8 49,4 54,3 226,3
 280,7 Создание новых перспективных 2015 ГипроНИИ- технологий технологий годы авиапром
 мирового
 Организации уровня,
 авиационной включая CALS-
 и смежных технологии,
 отраслей новых видов
 промышлен- техноло-
 ности гического
 оборудования
 и автомати-
 зированных
 техноло-
 гических
 процессов 9. Стандарты- 2002- НИИ СУ 156,4 6,9 7,2 7,6 8 29,7 9,2 10,2 11,2 12,3 13,6 56,5 70,2
 Гармонизация зация, 2015 НИИ ЭАП, российских и экономический годы ЦАГИ, ОАО международных
 анализ и "Авиапром" нормативно- нормативное Организации технических обеспечение авиационной
 документов
 и смежных и стандартов.
 отраслей Разработка
 промышлен- положений,
 ности заключений и
 нормативных
 материалов.
 Экспертное
 обеспечение
 реализации
 Программы Всего по НИР 8608,4 380,5 396,3 418,3 442,7 1637,8 509,4 560,6 616,5 678,1 746,1 3110,7
 3859,9

Приложение N 5

к федеральной целевой программе
 "Развитие гражданской авиационной
 техники России на 2002-2010 годы и
 на период до 2015 года"

С п и с о к

используемых в Программе сокращений наименований
 основных организаций-исполнителей

Государственные унитарные предприятия ВИАМ Всероссийский научно-исследовательский
 институт авиационных материалов ГосНИИ АС Государственный научно-исследовательский
 институт авиационных систем ГосНИИ ГА Государственный научно-исследовательский
 институт гражданской авиации ЛИИ Летно-исследовательский институт имени
 М.М.Громова НИИ АО Научно-исследовательский институт
 авиационного оборудования НИИ СУ Научно-исследовательский институт

стандартизации и унификации РСК "МиГ" Российская самолетостроительная
корпорация "МиГ" ЦАГИ Центральный аэрогидродинамический
институт имени Н.Е.Жуковского ЦИАМ Центральный научно-исследовательский
институт авиационного моторостроения
имени П.И.Баранова ЭМЗ имени В.М.Мясищева Экспериментальный машиностроительный
завод имени В.М.Мясищева
Открытые акционерные общества АК имени С.В.Ильюшина Авиационный комплекс имени
С.В.Ильюшина ГипроНИИАвиапром Государственный проектно-конструкторский
и научно-исследовательский институт
авиационной промышленности Казанский ВЗ Казанский вертолетный завод МАК "Ильюшин"
Межгосударственная авиастроительная
компания "Ильюшин" МВЗ имени М.Л.Миля Московский вертолетный завод имени
М.Л.Миля НИАТ Научно-исследовательский институт
авиационной технологии и организации
производства НИИ ЭАП Научно-исследовательский институт
экономики авиационной промышленности СНТК имени Н.Д.Кузнецова Самарский научно-технический
комплекс
имени Н.Д.Кузнецова ТАНТК имени Г.М.Бериева Таганрогский авиационный
научно-технический комплекс имени
Г.М.Бериева
