

РЕЗОЛЮЦИЯ

г. Казань

22-23 ноября 2018 года

ПРЕАМБУЛА:

22-23 ноября 2018 года, в Казани, Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ) при поддержке вертолётостроительного холдинга АО «Вертолёты России» проведен **XI Вертолетный форум на тему «Экономика вертолётной индустрии: слагаемые успеха»** (далее – «Форум»).

Форум АВИ – главное отраслевое мероприятие года, собирающее всех заинтересованных в участии и развитии вертолетной индустрии, а также лиц, принимающих стратегические и регулирующие решения. Совместная работа направлена на совершенствование условий вертолетной отрасли – как в интересах бизнеса, так и для государственных целей и социально-экономических функций. Масштабная и амбициозная тема 2018 года стала прямым продолжением многолетней продуктивной работы вертолетного сообщества на всех предшествующих форумах АВИ, на деле доказавших высокую эффективность и положительное влияние на будущее вертолетной отрасли прямой и открытой дискуссии.

Цель Форума – выработка единого понимания всеми участниками вертолетной индустрии, а также смежных отраслей, ключевых слагаемых и критериев успешного развития экономики вертолетной индустрии, которая сама по себе является важной экономической, транспортной и социальной опорой государства.

Форум собрал представителей разработчиков и производителей вертолетов их агрегатов и комплектующих, ремонтные заводы, научно-исследовательские институты гражданской авиации и авиационной промышленности, эксплуатантов вертолетов и предприятия по техническому обслуживанию, представителей сферы здравоохранения, отраслевых и региональных СМИ. В работе форума приняли участие руководители и специалисты Росавиации, в частности Управления поддержания летной годности и Управления летной эксплуатации.

Форум 2018 года сосредоточил внимание на самых актуальных темах, способных оказать значительное влияние на экономику предприятий российской вертолетной индустрии, как в ближайшем, так и в отдаленном будущем: естественные и диктуемые требования к обновлению вертолетного парка, расширение межотраслевого сотрудничества и кооперации, успехи и перспективы в области санитарной авиации, генезис отраслевого законодательства, а также накопленный отраслевыми компаниями положительный и негативный опыт и выводы из него.

Современная вертолетная техника является высокотехнологичным продуктом, сочетающим в себе достижения различных отраслей. В ней аккумулируются многие инновационные технические и технологические решения ее разработчиков и производителей, ориентированные на повышение эффективности применения вертолетов для обслуживания отраслей экономики и удовлетворения потребностей общества.

Интегральный эффект применения вертолетной техники реализуется только в процессе ее эксплуатации для выполнения авиационных работ и услуг, имеющих платежеспособный спрос у их заказчиков. При этом, уровень рентабельности и конкурентоспособности российской вертолетной отрасли определяется уровнем эффективности взаимодействия всех участников и регуляторов рынка вертолетных услуг - от разработчиков и производителей вертолетной техники до эксплуатантов и конечных потребителей их услуг.

Несмотря на позитивные тенденции последних лет, в развитии вертолетной индустрии есть серьезные нерешенные проблемы. Поиску решений по ключевым из этих проблем были посвящены три тематических секции форума.

Предметом рассмотрения секции **«Межотраслевое взаимодействие в вертолетной индустрии»** стали вопросы взаимодействия и взаимоотношений участников и регуляторов рынка вертолетной индустрии. Участники секции подняли самые острые аспекты и системные вопросы, относительно развития конкурентной среды в производстве агрегатов, комплектующих, запасных частей, дополнительного оборудования для вертолетов, перспектив развития системы послепродажного обслуживания, стратегии развития рынка вертолетных услуг.

Однозначный вывод по итогу дискуссии в том, что лишь полная нацеленность создателей российских вертолетов на удовлетворение потребностей эксплуатантов вертолетов и заказчиков вертолетных услуг позволит им находить новые конкурентные преимущества, укреплять имеющиеся и завоевывать новые рынки сбыта в условиях высокой конкуренции на глобальном авиационном рынке. А значит сегодня необходимо гораздо более тесное и эффективное взаимодействие разработчиков авиатехники с эксплуатантами, регуляторами и всеми участниками рынка вертолетной индустрии.

Целью дискуссии секции **«Обновление вертолетного парка в России – пути решения задач»** стало рассмотрение всего спектра проблем, связанных с предложенным Минпромторг России и Минтранс России проектом модернизации российского парка вертолетов, посредством запрета или ограничения эксплуатации вертолетов старше 25 лет в России – в первую очередь, Ми-8Т/П. В рамках этой секции прошли самые оживленные дискуссии, поскольку эти вертолеты по-прежнему являются значительной долей отечественного вертолетного парка и выполняют широкий спектр авиационных работ. С одной стороны, нет эксплуатантов, которые отказались бы от новых вертолетов, а с другой стороны, массовое выбытие вертолетов МИ-8Т негативно скажется на рынке вертолетных услуг в целом.

Третья секция Форума – **«Экономика санитарной авиации»**. Необходимость ее проведения продиктована ходом реализации масштабной программы развития экстренной медицинской помощи, в которой ключевую роль играют вертолеты. Эта программа не только помогла спасти сотни жизней, но и дала сильный стимул развитию вертолетного бизнеса. Форум стал эффективной рабочей площадкой для представителей авиационной отрасли и сферы здравоохранения, дав им возможность «сверить часы» и обсудить накопившийся опыт и складывающиеся перспективы.

Пленарное заседание подвело итог дискуссии о том, что на сегодня является важнейшими составляющими успеха и, на чем следует сосредоточиться для сохранения вертолетной индустрии, как весомой и высокотехнологичной отрасли экономики России:

- Выстроенные и хорошо отработанные процедуры взаимоотношений и взаимодействий всех участников рынка вертолетной индустрии.
- Развитие конкурентной среды в производстве агрегатов, комплектующих, запасных частей, дополнительного оборудования для вертолетов.
- Надежность и безопасность эксплуатации вертолетов более ранних годов выпуска может быть обеспечена на должном уровне при условии выполнения всех необходимых требований поддержания летной годности.
- Совершенствование системы послепродажного обслуживания, в том числе процедуры продления, проведения доработок и модернизаций, недостаточно эффективны и снижают конкурентоспособность российских вертолетов.
- Конкурентоспособность российских вертолетов может быть повышена за счет замены двигателей на более современные (ремоторизация).

- ❑ Статистика безопасности полетов за 20 лет свидетельствует о более высокой безопасности ранних моделей семейства Ми-8Т, относительно Ми-8АМТ / Ми-8МТВ. Налет Ми-8Т на 1 смертельное ранение 333 тысяч часов, что в 2 раза больше, чем у Ми-8АМТ. Выживаемость 85%, против 60% у Ми-8АМТ, а налет на 1 инцидент 9 000 против 3 000 часов.
- ❑ Весомый фактор безопасности полетов, о снижении которого сегодня упрямо свидетельствует статистика – квалификация летного и инженерно-технического персонала.
- ❑ Переход к эксплуатации гражданских вертолетов новых модификаций (обновление парка) ни при каких условиях не должен опираться на административные запреты эксплуатации вертолетов более ранних годов выпуска.
- ❑ Решение эксплуатантов по использованию вертолетов более новых модификаций должно быть исключительно добровольным и экономически обоснованным, на основе рыночных финансовых механизмов, подразумевающих поэтапную оплату стоимости вертолетов.

РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

По результатам обсуждения вопросов, указанных в Преамбуле настоящего документа, участники Форума приняли следующую Резолюцию:

1. Переход к эксплуатации гражданских вертолетов новых модификаций (обновление парка) ни при каких условиях не должен опираться на административные запреты эксплуатации вертолетов более ранних годов выпуска. Решение эксплуатанта о применении гражданских вертолетов более новых модификаций должно быть исключительно добровольным и экономически обоснованным.
2. Обратиться в Минпромторг и АО «Вертолеты России» с запросом на проведение работ по выработке комплексного документа, в котором будет определена стратегия развития рынка вертолетной индустрии. К формированию стратегии привлечь представителей всех заинтересованных сторон – разработчиков вертолетов, эксплуатантов, потребителей, регуляторов, представителей науки и экспертного сообщества. Предложить осуществить эту работу с участием Ассоциации Вертолетной Индустрии и Института Экономики и Транспорта НИУ ВШЭ.
3. АО «Вертолеты России» совместно с регуляторами рынка вертолетной индустрии (Минпромторг, Минтранс) разработать и реализовать Программу развития конкурентной среды в производстве агрегатов, комплектующих, запасных частей, дополнительного оборудования для вертолетов, а также проведение модернизации эксплуатируемого парка.
4. Под эгидой АО «ОДК» провести на базе АО «ОДК-Климов» конференцию (совещание) с повесткой дня «Проблемы эксплуатации двигателей и редукторов разработки АО «ОДК-Климов», рассмотрев, в том числе вопросы ремоторизации эксплуатируемого парка вертолетов.
5. Обратиться в АО «Вертолеты России» с предложением продолжить и активизировать с привлечением специалистов АВИ, ключевых эксплуатантов, представителей науки работу по разработке и внедрению современной системы послепродажного обслуживания вертолетов российского производства.
6. Ввести в практику работы АВИ регулярные встречи с руководством Минпромторга, Минтранса, Росавиации, АО «Вертолеты России» для обсуждения наиболее острых проблем создания, производства и эксплуатации вертолетов, относящихся к их компетенции.
7. Минпромторгу, Росавиации, АО «Вертолеты России» предложить инициировать создание рабочей группы, поручив ей разработку мер, направленных на совершенствование процедуры поэтапного установления и подтверждения ресурсов и сроков службы. Апробацию усовершенствованных процедур провести на базе 1-2 эксплуатантов вертолетной техники. Результаты деятельности рабочей группы и выработанные предложения обсудить на заседании Коллегии или Научно-технического совета АО «Вертолеты России» с целью принятия итогового решения по функционированию системы.
8. Минтранс России предложить дополнить Авиационные правила Часть 21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей» разделом «Эксплуатационная пригодность АТ».
9. АВИ продолжить поддержку работы в вертолетной отрасли по поиску решения вопросов подготовки кадров для обеспечения летной и технической эксплуатации.