



**ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ
ОБЩЕСТВО «ОБЪЕДИНЕННАЯ
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ»
(ПАО «ОАК»)**

Уланский переулок, д.22, стр.1, Москва, 101000
тел.: +7(495) 926 14 20
факс: +7(495) 926 14 21
www.oacgussia.ru

28.04.2015 № 6443
На № 256 от 08.06.2015

Генеральному директору
НП «САП»

Е.А. Горбунову

Уланский переулок, д. 22, стр. 1,
г. Москва, 101000

О внесении изменений в
правовую и нормативную базу
отрасли

003390

Уважаемый Евгений Алексеевич!

В ответ на Ваш Исх. № 256 от 08.06.2015 касательно предложений по внесению изменений в действующую правовую и нормативную базу отрасли направляю Вам предложения структурных подразделений ПАО «ОАК».

Приложение: Предложения структурных подразделений ПАО «ОАК» на 3 л.

С уважением,


Первый Вице-президент

А.В. Туляков

Исп.: Е.С. Тарасова
тел.: +7 (495) 926 14 20 (доб. 8606)

ВХ.№ 238
29.07.2015г.

Предложения структурных подразделений ПАО «ОАК» по внесению изменений в действующую правовую и нормативную базу отрасли

1. Разработка процедуры по упрощению реализации проектов технического перевооружения предприятий ОПК.

В настоящее время развитие предприятий ОПК выполняется в рамках ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса на период 2011-2020 года» по направлению приоритетных образцов ГПВ. Система реализации инвестиций ФЦП ОПК (а также ГП на 2016-2025гг.), осуществляемая на основании ряда Постановлений правительства и приказов Минпромторга России, выполняется на основании процедур, характерных для объектов капитального строительства и реконструкции, с задействованием ФАУ «Главгосэкспертиза России». Как следствие, развитие предприятий ОПК выполняется с обязательным включением реконструкции не менее 1500 кв.м. площадей с обязательным их увеличением (по уставу экспертизы), в противном случае проект не может быть принят в ФАУ «Главэкспертиза России» и, следовательно, принят к реализации. Таким образом, реализация прямых проектов по техническому перевооружению предприятий ОПК в созданной системе не представляется возможным. Аналогичным образом, невозможна реализация проектов по ремонту производственных помещений. В связи с этим становится необходимой разработка процедуры по упрощению реализации проектов технического перевооружения предприятий ОПК, а не их реконструкции.

2. Разработка процедуры обоснования затрат и калькуляций на специальную технологическую оснастку (далее — СТО) для проектов ОПК.

В рамках реализации проектов по ФЦП ОПК не решен вопрос по изготовлению СТО, прежде всего, для новых изделий ОПК. В настоящее время более 90% СТО превышает по стоимости 40 тыс. руб., что позволяет относить ее к

основным средствам. Для серийного производства тяжелого военно-транспортного самолета необходимо изготовление СТО в объеме не менее 12 – 16 млн. чел/час, что в рамках стоимости чел/часа и материалов составляет 6 – 8 млрд. руб. Попытки включения СТО в проекты ФЦП ОПК ведут к отказам ФАУ «Главгосэкспертиза России», так как СТО как нестандартное оборудование требует проектирования и зачастую производства по увязочным элементам на предприятиях ОПК с соответствующим нормативами, а Главэкспертиза проводится по нормам Минрегионразвития.

3. Разработка механизма использования экономии бюджетных средств с перераспределением их на другие проекты или бюджеты компаний.

Реализация проектов ФЦП выполняется на основе тендеров, в результате чего изготовление СТО силами предприятий ОПК не представляется возможным (иначе получается схема – сам заказал, сам рассчитал, сам выиграл тендер). Схема тендеров направлена на снижение затрат на реализацию проектов, но механизм возврата экономии от реализации проектов отсутствует.

4. Введение механизма кредитования предприятий ОПК для инвестиций через уполномоченный государством банк под фиксированный процент, при сокращении доли внебюджетной составляющей проектов до 10% и включении в состав внебюджетной составляющей затраты на концепты проектов (предпроекты).

В настоящее время проекты ФЦП реализуются, проекты и мероприятия ГП ОПК планируется выполнять с привлечением внебюджетных и кредитных средств. С учетом стоимости высокой стоимости кредитов банков с декабря 2014 года, становится целесообразным ввести механизм кредитования предприятий ОПК под фиксированный процент.

5. Распределение мероприятий при формировании ФЦП по предприятиям-производителям.

В настоящее время ФЦП формируется таким образом, что мероприятия «привязываются» к конкретному образцу ВВСТ, т.е. технологическое оборудование приобретает под конкретный образец ВВСТ. Такая система

эффективна лишь на монопродуктовых предприятиях. С учетом диверсификации производимой продукции, целесообразно распределять мероприятия ФЦП по конкретным предприятиям авиастроительной отрасли.

6. Предоставление Минпромторгу России как ГРБС, в рамках выделенных на конкретный год лимитов, права самостоятельно принимать решения о перераспределении бюджетных/кредитных средств с объекта на объект в случае существенных и объективных изменений конъюнктуры рынка.

7. Введение механизма регулирования заключения долгосрочных договоров.

В настоящее время предприятия авиастроительной отрасли рассматривают возможность сотрудничества с российскими поставщиками инновационных решений, включая субъекты малого и среднего предпринимательства, при условии повышения ими степени локализации производства и снижения доли импортных компонентов и комплектующих, либо обеспечения роста эффективности производства, в том числе за счет внедрения инновационных решений.

Однако основой подобного сотрудничества в ряде случаев могут стать лишь долгосрочные контракты, так как именно они наиболее эффективно гарантируют окупаемость инвестиций в производство продукции, предназначенной для авиастроения, а также стабильное качество при закупках такой продукции.

С учетом того, что заключение подобных контрактов может быть истолковано как нарушение законодательства о защите конкуренции, а заключение краткосрочных контрактов является экономически нецелесообразным как для российских поставщиков инновационных решений, так и для предприятий, приобретающих такие решения, необходимо разработать условия и механизмы заключения долгосрочных контрактов для компаний с государственным участием и, прежде всего, для предприятий авиастроительной отрасли.