

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ НА ПУТЯХ ВЫХОДА ИЗ КРИЗИСА

С самого зарождения авиация использовалась, кроме военных целей, для перевозки людей и мирных грузов. Как самостоятельный вид воздушный транспорт возник после первой мировой войны. В 1923 г. образовался "Аэрофлот" нашей страны, который превратился в одно из крупнейших авиапредприятий мира. В том же году открылась первая регулярная авиалиния "Москва – Нижний Новгород". К началу первой пятилетки (1928–1932 гг.) протяженность авиалиний в СССР достигла 15,4 тыс. км., а к 1940 г. увеличилась до 138,7 тыс. км. Отечественная авиация, кроме обслуживания потребностей народного хозяйства и населения в воздушных перевозках, стала широко использоваться в сельском хозяйстве, для аэрофотосъемок местности, разведки месторождений полезных ископаемых, тушения труднодоступных пожаров и т. д.

Воздушный транспорт постоянно набирал силу и становился одним из основных перевозчиков населения. Если в 1940 г. доля авиационных пассажиров по отношению к пассажирам железной дороги составила 0,02%, то в 1960 г. – 0,7 в 1970 г. – 2, в 1980 г. – 2,5, в 1985 г. – 2,7, 1990 г. – 3,2%. Воздушный транспорт занял свое место и в перевозке народнохозяйственных грузов: в 1940 г. – 0,06 млн. тонн, в 1960 г. – 0,7, в 1970 г. – 1,8, в 1980 г. – 3,0, в 1985 г. – 3,2, в 1988 г. – 3,3 млн. тонн, в 1990 г. – 2,9 млн. тонн. Гражданская авиация страны стала выполнять пятую часть объемов мировых перевозок и занимать первое место в мире по применению самолетов и вертолетов в сельской, лесной и других отраслях народного хозяйства.

Кризис гражданской авиации в целом продолжал углубляться до 2000 г., когда перевозки грузов воздушным транспортом по сравнению с 1992 г. составили 57%, а перевозки пассажиров сократились в 2,3 раза. В последующие годы происходил рост объема авиаперевозок, достигая 8–10% в год. Но, по оценке специалистов, абсолютное значение объемов авиаперевозок вызывает вполне обоснованную тревогу. Если в 1990 г. их объемы в СССР и США были примерно сопоставимы, то сейчас Россия сокрушительно проигрывает Америке (38 и 800 млн. пассажиров в 2006 г.). При этом западные авиаперевозчики продолжают теснить россиян даже на внутреннем рынке. Только в 2005 г. они увеличили свое присутствие на нем почти на 13%.

Возрастающий спрос на воздушные перевозки поддерживает высокий уровень производства и реализации авиационной техники. Согласно прогнозам экспертов компании "Боинг", в период до 2017 г. объем мировых продаж новых авиалайнеров составит 17650 единиц на сумму 1250 млрд. долларов. Другие аналитики полагают, что "Эр-

194

бас индустрии" в предстоящие 10 лет сохранит за собой около 30% мирового авиарынка, за "Боингом" останется от 60 до 70%. По прогнозам, даже при ежегодном приросте спроса на перевозки в предстоящие 20 лет порядка 7% для обновления отечественного самолетного парка потребуется до 1500 новых магистральных авиалайнеров.

Еще в 80-е годы каждый четвертый гражданский самолет в мире был российским. Сегодня в реестре гражданских воздушных судов около 5385 самолетов и вертолетов. Но из всех воздушных судов реально летают только 2481, причем 761 – старше 25 лет. Более 25% всех магистральных судов составляют Ту-154 и Ту-134, массовое списание которых начнется где-то ранее 2012–2014 гг., когда их общее количество с более чем 200 единиц упадет до 100 бортов. В России эксплуатируются 122 воздушных судна иностранного производства, а количество иностранных магистральных воздушных судов достигло до 94 борта.

В последние годы создатели отечественной авиационной техники разработали мало в чем уступающие зарубежным авиалайнерам воздушные суда. Недоведенность технических характеристик самолетов до необходимых требований, отсутствие послепродажного сервисного обслуживания, тяжелое финансовое положение авиакомпаний сдерживают поступление новой техники. За последние 15 лет в эксплуатацию поступили лишь 36 новых воздушных судов отечественного производства. Это Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 и Ил-114. Доля перевозок пассажиров на новых российских воздушных судах составляет лишь 8%.

Главным козырем отечественного самолетостроения должен стать запуск в серийное производство регионального самолета RR, а также продвижение на мировой рынок самолетов Ан-124 и Бе-200. RR – единственный российский проект, который изначально ориентирован на мировой рынок. По прогнозам, в течение ближайших двадцати лет в мире будет продано около 4 тыс. самолетов данного класса на сумму 80 млрд. долларов. А грузовик Ан-124 и гидросамолет Бе-200 просто не имеют аналогов за рубежом. К конкурентоспособным машинам можно отнести Ил-96-300 и Ту-204. Специалисты считают перспективной машиной М-101Т "Гжель", выпускаемой нижегородским авиазаводом "Сокол" в трех вариантах: пассажирский (четырёх- и шестиместные) и грузовой. Планируется разработка магистрального лайнера МС-21, который должен прийти на смену Ту-154.

Проблема вывода авиационного комплекса России из кризисного состояния требует принятия принципиальных государственных решений по реализации ряда чрезвычайных мер. Еще в 2002 г. в Государственной Думе было создано межфракционное депутатское объединение "Авиация и космонавтика России", по инициативе которого уч-

режден Парламентский Центр. В свою очередь Парламентский Центр выступил инициатором и подготовил обоснование разработки единого приоритетного национального проекта "Возрождение авиации России".

В феврале 2006 г. президент Российской Федерации В.В. Путин подписал Указ "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), которое учреждается Россией и акционерами российских авиастроительных организаций. Приоритетными направлениями деятельности корпорации определены: разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, ремонт и утилизация авиационной техники военного и гражданского назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения. К 2015 г. объем инвестиций из всех источников в авиастроительную корпорацию должен составить около 20 млрд. долларов. Планируется объем авиастроительного бизнеса в России увеличить втрое – с 2-2,5 млрд. долларов до 7-8 млрд. долларов в 2015 г. Перед корпорацией ставится задача выхода на глобальный международный рынок, увеличив в нем долю российской авиации до 15–20%. Предполагается в 7 раз увеличить гражданский сектор отечественного авиастроения. Государство обещает до 2015 г. оказать финансовую поддержку российскому авиапрому до 10 млрд. долларов. Объединенная авиастроительная корпорация должна объединить почти 20 компаний и предприятий, включая 7 авиазаводов и 5 конструкторских бюро. Предполагается, что ОАК станет в мире пятой по величине авиастроительной корпорацией. План корпорации по выпуску гражданских лайнеров впечатляет. В период с 2008 по 2012 гг. предстоит поставить на крыло 15 самолетов Ил-96, 84Ту-204/214. Самые масштабные перспективы у самолетов "Суперджет-100" и Ту-334 – построят 236 таких машин. Кроме того, будет выпущено 96 российско-украинских Ан-148. Всего до 2012 г. предполагается произвести 431 самолет гражданского назначения.

Несмотря на трудности, перемены в воздушном транспорте должны привести к положительным результатам. В стране сохранен значительный промышленно-производственный потенциал в авиастроении, принимаются меры по укрупнению производства, выделяются крупные финансовые ресурсы, что в конечном счете должны вернуть России статус великой авиационной державы.