

РЕГИОНЫ СТРАНЫ В «ТЕНИ» РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА

Федеративное устройство России придает регионам страны особую значимость в ее социально-экономическом развитии. Это предполагает острую необходимость укрепления всей системы межрегиональных связей, где важное место принадлежит транспорту, в том числе авиации, которая для многих наших территорий выступает единственным средством перемещения грузов и пассажиров. Кризис отечественного авиапрома здесь сказывается особенно болезненно, что и требует принятия на самых верхних эшелонах нашей власти эффективных мер по радикальной корректировке стратегии развития отечественного авиастроения, используя механизм государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: региональное устройство России, межрегиональные связи, роль авиаперевозок в их укреплении, развал отечественного авиапрома, меры по его восстановлению.

Федеративное устройство современной России и наличие на ее огромной территории большого числа регионов со всей остротой в число важнейших проблем сохранения целостности нашего государства и преодоления существенных различий в уровне социально-экономического развития регионов ставит обеспечение между ними надежных, экономичных транспортных связей. Среди них нельзя переоценить значимость отечественной авиации, которая во многих регионах страны фактически остается чуть ли не единственным средством перемещения граждан и грузов в трудно доступные места их проживания.

Строительство железных и автомобильных дорог в таких местностях является экономически нецелесообразным из-за высокой стоимости их строительства и очень малой окупаемости затрат.

Участившиеся в мире и в нашей стране случаи стихийных бедствий, как и катастроф техногенного характера, также резко повышают роль авиации в преодолении их негативных последствий.

Авиакатастрофы и чрезвычайные происшествия резко снизили у наших авиапассажиров чувство безопасности и потребовали полной ясности о сегодняшнем общем положении дел в этой отрасли экономики и о перспективах ее развития в будущем.

Переход страны в систему рыночных отношений требует также активного развития не только межрегиональных, но и международных экономических связей, что вызывает необходимость по всем укреплять конкурентоспособность по всем направлениям, в том числе и за счет авиастроения и авиаперевозок.

Однако текущее состояние российского авиапрома и всей авиации характеризуется крайней противоречивостью и неоднозначностью, если не сказать больше. Общий спад промышленного и особенно высокотехнологичного производства в 90-е годы XX в., снижение темпов и структуры экономического развития особенно сильно сказалось на этой отрасли хозяйства, хотя за последнее десятилетие и наметились некоторые положительные шаги, что позволяет рассчитывать на развитие позитивных тенденций. Мы имеем в виду прежде всего принятие Министерством промышленности и торговли РФ в 2005 г. документа

«Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 г.».

В данном документе совершенно справедливо указана одна из основных проблем российской авиационной промышленности, а именно: «В области гражданской авиатехники некоторое время продолжатся единичные продажи самолетов, разработка которых была в основном завершена еще в советский период. Эта техника будет поставляться, главным образом, на внутренний рынок, поскольку их продажи на мировом рынке при существующих формах организации товаропроводящей сети и финансового обеспечения экспортных операций маловероятны: зарубежные аналоги уже воплощены, технологичны и успешно эксплуатируются. Однако в условиях все расширяющегося проникновения на российский авиарынок иностранной авиатехники, отсутствия доступных инструментов финансирования производства и коммерческого продвижения отечественной продукции, низкого качества послепродажного обслуживания и все возрастающей цены поставщиков комплектующих, экономическая целесообразность дальнейшего производства гражданской авиатехники будет, наиболее вероятно, вскоре утрачена» [1].

Казалось бы, что за прошедшее с 2005 г. время ситуация должна была в корне измениться. Однако, к сожалению, приходится констатировать, что и ныне доля «иномарок» во флоте отечественных авиакомпаний неуклонно увеличивается, и за 2010 г. она возросла же до 42 %. На эту тенденцию не повлияло даже некоторое снижение темпов поставок – за прошлый год Россия закупила 76 магистральных и региональных лайнеров (в 2009 г. – 111, в 2008 г. – 108). В абсолютном исчислении количество «иномарок» в российском небе за год возросло с 377 до 441 при общем объеме активного парка российских авиакомпаний на начало 2011 г. в 1058 находящихся «на крыле» пассажирских и грузовых самолетов (за исключением в большинстве своем устаревших машин вместимостью до 20 человек, работающих на местных воздушных линиях).

На сегодняшний момент зарубежные воздушные суда уже господствуют на дальних и средних магистралах, где их доля достигла 74–75 %. А если принять

во внимание, что все остающиеся в парке пассажирские Ил-62М и четыре из десяти Ил-96-300 не участвуют в коммерческих авиаперевозках, а решают задачи в интересах правительства и Министерства обороны, то удельный вес «иномарок» среди пассажирских дальнемагистральных лайнеров фактически достиг уже 92 %.

Ощутимый перевес в пользу самолетов отечественной конструкции сохраняется пока только в сегменте ближнемагистральных и региональных лайнеров. Здесь доля зарубежных воздушных судов пока не превышает 13 %. Но уже обозначилась тенденция роста – годом раньше этот показатель составлял 9 %. К сожалению, в минувшем году не получила развитие обозначившаяся было тенденция на «омоложение» поступающих из-за границы лайнеров. Так, если в 2009 г. четверть всех прибывших самолетов были новыми, непосредственно с заводов-изготовителей, то в 2010 их доля снизилась до 9 %. В результате количество откровенно поношенных (старше 15 лет) самолетов составляло около 13 %. Наибольшим же спросом, как и раньше, пользуются самолеты 6–15-летнего возраста – их доля в общем объеме поставок выросла с 57 до 74 %. Новые самолеты в прошлом году позволил себе приобрести только «Аэрофлот». Остальные 15 перевозчиков, получившие в 2010 г. в свое распоряжение «иномарки», довольствовались техникой вторичного рынка [2].

В итоге такого рода «стратегии» наибольший урон понесло прежде всего местное авиасообщение, для компаний которого характерна высокая степень износа воздушных судов и практическое отсутствие возможностей для сколько-нибудь существенного обновления парка.

По словам директора по стратегическому планированию и развитию компании «Русские машины» Александра Филатова, основной причиной кризисного состояния сектора является низкая экономическая эффективность региональных перевозок в России для частных операторов аэропортов и авиаперевозчиков. Со времен СССР количество действующих аэродромов сократилось более чем в три раза – с 1302 до 330 (реально из них действуют 260). Не от хорошей жизни уменьшились и объемы перевозок – с 1990 г. пассажирооборот на внутренних авиалиниях упал с 71 до 43 %.

В свою очередь, генеральный директор «Регион-Авиа» Денис Павшинский полагает, что у его компании есть будущее, поскольку рынок региональных перевозок пока никем не занят. У людей есть потенциальная возможность летать на небольшие расстояния – например, из Екатеринбурга в Караганду или Кустанай, из Самары в Пермь, Липецк или Ульяновск, из Сочи в Ростов или Краснодар. Сейчас же около 2/3 внутренних российских авиаперелетов осуществляется через Москву. Например, чтобы добраться из Перми в Казань, нужно лететь сначала в Москву из Перми, а уже потом из Москвы в Казань. Такие «долгоиграющие» маршруты приводят к удорожанию билетов и непопулярности воздушных перевозок [4].

Здесь уместно сослаться на доклад «О стратегии развития национального авиастроения», автором которого является Олейников Вадим Анатольевич, летчик-испытатель Министерства авиационной промышленности РФ, высококвалифицированный эксперт комитета по транспорту Государственной Думы РФ. По его словам, спрос на воздушные перевозки в нашей стране крайне низок, несмотря на исключительную роль воздушного транспорта в России по причинам большой географической протяженности территории и недостаточного развития наземной транспортной инфраструктуры. Он подчеркнул определяющую роль авиации для развития страны и экономики, где участие Правительства Российской Федерации в решении системных проблем отечественной авиационной промышленности имеет решающее значение. Однако такое участие окажет результативным только в случае избрания эффективного концептуального подхода, позволяющего избежать неоптимальных дорогостоящих решений.

По мнению эксперта, на сегодняшний день удовлетворение потребностей собственных авиакомпаний в воздушных судах не должно быть единственной целью развития отечественного авиастроения. В России ныне только за счет внутреннего спроса нельзя достичь рентабельных объемов продаж авиатехники. Активно используя потенциал ближайшего вступления страны в ВТО, наш авиапром потенциально способен стать серьезным конкурентом на внешнем рынке, а этим он обеспечит массовую занятость и подготовку высококвалифицированных кадров, будет в большей мере стимулировать общее научно-технологическое и экономическое развитие страны.

Тем не менее, одной из самых сложных и многогранных проблем в текущем и перспективном состоянии российской авиационной промышленности следует считать пока сохраняющиеся крайне малые объемы серийного производства пассажирских и грузовых самолетов различных классов. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) в 2009 г. подала авиакомпаниям только 14 гражданских самолетов, хотя по плану должна была подготовить 22 самолета. По сравнению с 2008 г. объем поставок вырос только на 5 машин.

В частности, ОАК продала четыре Ил-96, пять Ту-204, три Ту-214 и два Ан-148. Иностранные компании в лице кубинской Cubana de Aviacion и северо-корейской Air Koryo, купили у ОАК по одному самолету Ту-204, а остальные были проданы российским компаниям [Lenta.ru: В России за год собрали 14 гражданских самолетов].

В 2010 г. ОАК поставила заказчикам семь гражданских самолетов, шесть из которых купили российские госструктуры, а в 2008 г. – только 9 машин. Всего в 2010 г. ОАК передала заказчикам 75 самолетов, из которых гражданских было только семь. Четыре Ан-148 получила государственная авиакомпания «Россия», по одному Ту-204 – «ВТБ-Лизинг» и северо-корейская AIR Koryo. Еще один Ту-214 был передан управлению делами президента РФ.

На фоне этих не выдерживающих никакой критики мизерных показателей примером, достойным подражания, может служить деятельность «Эйр бас» и «Боинг» – крупнейших мировых производителей гражданских самолетов, которые выпускают каждый в 60–70 раз больше лайнеров, чем весь российский авиапром. Объемы поставок «Эйр бас» и «Боинг» в 2010 г. составили 510 и 462 гражданских самолета.

На начало 2011 г. в перспективном портфеле заказов ОАК общий их объем насчитывал 495 гражданских самолетов. Для сравнения «Боинг» только в 2010 г. получил контракты на 530 самолетов, доведя тем самым свой портфель заказов до 3,4 тыс. лайнеров.

В предварительном отчете ОАК за 2010 г. говорится, что выручка компании по сравнению с 2009 г. выросла на 44,7 % – до 165 млрд руб. Основная доля в доходах компании, как и ранее, приходится на продажу продукции военного назначения – 117 млрд руб. Объем полученных средств от продаж коммерческих самолетов, по сравнению с 2009 г., увеличился до 20 млрд руб. (на 60 %). Оставшаяся, причем большая, часть выручки ОАК приходится на доходы от продажи государству собственной документации на самолеты или их компоненты.

Таким образом, российская авиационная промышленность при существующих незначительных объемах выпуска воздушных судов не в состоянии достичь удовлетворительных уровней рентабельности и хотя бы в минимальной степени конкурировать с авиапроизводителями зарубежных стран. Поэтому ее эффективное развитие требует не сокращения оставшихся предприятий и квалифицированного персонала, общая тенденция которого явно прослеживается, а обеспечения массового производства конкурентоспособной авиационной техники, востребованной и на внутреннем, и на внешнем рынках. При этом важно понимать, что наша авиационная промышленность особо нуждается в государственной поддержке (в том числе финансовой) из-за большой длительности жизненного цикла изделий и высокого уровня финансовых рисков. По этим причинам авиастроительные проекты являются малопривлекательными для частного капитала. Выход здесь поможет найти, с одной стороны, более полное использование института государственно-частного партнерства, что пока в России находится еще на ранней стадии развития, а с другой – переход Минтранса от позиций декларативных утверждений значимости авиатранспорта для социально-экономического развития страны к практике реальных дел по воплощению ранее принятого документа [1] с четко обозначенными сроками и конкретными показателями каждого из ее этапов.

Пока же такое, без всякого преувеличения, подлинно катастрофическое положение дел в нашем авиастроении создает впечатление, что в стране существуют влиятельные силы очень заинтересованные в развале когда-то мощного потенциала нашего авиапрома и полном подчинении этой стратегически очень важной для всей экономики и даже обороноспособности государства отрасли зарубежным произ-

водителям авиатехники, которые уже обеспечили себе фактическое господство в нашем воздушном пространстве.

Это впечатление очень подкрепила недавняя публикация в [7], раскрывающая механизм «ползучего» внедрения зарубежных компаний («Боинг», «Эрбас», «Ролс-ройс», «Снекма») в самые ключевые структуры отечественного авиапрома, позволяющий безвозмездно захватывать здесь наши ноу-хау, как и самих носителей этого. Например, «Боинг» еще в 1998 г. создал в России крупнейший в Восточной Европе конструкторский центр, ведущий разработки для нужд корпорации. В начале здесь работали только 12 инженеров из КБ им. С. В. Ильюшина, а ныне уже числятся примерно 140 штатных сотрудников и около тысячи «договорников». При этом в штат переманиваются за счет вдвое-втрое повышенной зарплаты самые творческие «мозги» из наших КБ, вместе с которыми достоянием зарубежных компаний становятся и наши конструкторские разработки.

Здесь, как и в аналогичных структурах других зарубежных компаний, действующих в России, широко используется метод своеобразной «аренды» специалистов, когда по договору с нашими соответствующими предприятиями, КБ, их сотрудники часть рабочего времени (25, 50 % и т. д.) трудятся у себя, а другую – на зарубежную фирму. И если пока подобная практика еще не приняла массовый характер, то обсуждаемый и активно лоббируемый ныне в Государственной думе РФ соответствующий законопроект может придать ей уже не добровольный, как ныне, со стороны работника характер, а принудительный, поскольку руководитель предприятия получит право передавать его в «аренду».

Сейчас как одно из достижений проекта «Сколково» преподносится участие компании «Боинг». Вряд ли стоит нам впадать в оптимизм от того, что наши ученые, конструкторы, программисты будут создавать новые разработки воздушных судов, но не для своего авиастроения, а для «Боинга», который планирует инвестировать в свои проекты в России около 27 млрд долл. в течение 30 лет. И если в самых верхних эшелонах нашей власти не будет проявлена решимость радикально изменить положение дел в нашем авиапроме, то на многие годы вперед россиянам придется постоянно сталкиваться еще с одним из многих других печальных последствий деятельности идеолога реформ 90-х гг. Е. Гайдара, прямо заявлявшего: «Гражданское авиастроение нам ни к чему – будем на «Боингах» летать».

Библиографический список

1. Стратегия развития авиационной промышленности РФ на период до 2015 года / Мин-во промышлен. и торговли РФ. М., 2005.
2. Каберник Ю. «Иномарки» в российском небе // Взлет. 2011. № 3. С. 18–19.
3. Олейников В. А. О стратегиях развития национального авиастроения : доклад // ИнтерАэроКом СПб., 2010. 12 августа.

4. Камагорова С. Спасти региональную авиацию // Авиасалоны мира. 2009. № 6. С. 24.

5. Lenta.ru. В России за год собрали 14 гражданских самолетов. URL: <http://lenta.ru/news/2010/01/22/oak/>.

6. Lenta.ru. В России за год собрали 9 гражданских самолетов. URL: <http://lenta.ru/news/2011/02/03/oak/>

7. Авиастроение. Восток-запад: дорога с односторонним движением // Аргументы недели. 2011. 3 ноября.

A. N. Falaleev, O. Yu. Lyutykh

**REGIONS OF THE COUNTRY IN THE «SHADOW»
OF RUSSIAN AVIATION INDUSTRY**

The federal structure of Russia lays a peculiar importance to the regions of the country in its social-economic development. It implies a cute necessity to strengthen the whole system of interregional connections, where the most important role is assigned to the transport, including aviation. It becomes the only means of goods and passengers transference to many regions.

The crisis of the Russian air industry affects it most of all. It requires the supreme authority to take effective measures to radically correct the strategy of the Russian air industry development, including the mechanism of state and private partnership.

Keywords: regional structure of Russia, interregional ties, the role of air transportation in their strengthening, measures to restore it.

© Фалалеев А. Н., Лютых О. Ю., 2011