

Улётные цифры

27.11.2015



Число и умение

В итоге цифра Росстата, слепленная из всего и вся, вышла такая. По его мнению, у нас 6,9 тыс. гражданских судов. Тут явно что-то нечисто, потому что даже в Китае гражданский авиапарк – 2,57 тыс. единиц. Во всём мире – 21,6 тыс. многоместных гражданских самолётов, из них только 740 особо крупных широкофюзеляжных лайнеров и 1,62 тыс. средних широкофюзеляжников. То есть почти семь тысяч росстатовских самолётов – явный перебор, часть машин, похоже, бумажные. Прекрасно, что в России много авиации, но зачем преувеличивать?

Не меньшее удивление вызывает тот факт, что, согласно Росстату, число воздушных судов у нас подозрительно стабильно, например: в 2000 г., по его данным, их было почти столько же, сколько сейчас – 6,5 тысячи. Такое топтание на месте особенно странно, учитывая взрывные темпы развития отрасли. Как-никак, за последние 14 лет пассажирские авиаперевозки в России вымахали в четыре с лишним раза, с 23 до 95 млн человек в год.

Отчёты Росстата вызывают вопросы, поэтому «АН» решили перепроверить и заглянули в Реестр гражданских судов, который ведёт Росавиация. Оказалось, в 2015 г. в нём насчитывается 4,24 тыс. самолётов и вертолёт. То есть Росстат, конечно, порядком раздул число. Но в целом всё отлично, по любым мировым меркам крылатых машин у нас много. Конечно, четыре с лишним тысячи – это весь гражданский авиапарк, включая сверхлёгкие монопланы типа Х-32 «Бекас» и учебные планеры «Аэропракт-22», которых в РФ соответственно 8 и 28 штук. Также в реестр попали такие интересные разработки, как экспериментальные аппараты «Апогей КРЛ-12» и «Авиатика-МАИ 890», которые существуют в единственном числе. Надо сказать, изучение обширного списка Росавиации – занятие на редкость захватывающее. Особенно когда среди привычных авиамоделей натыкаешься на покорителей загадочных летательных

аппаратов с названиями «Гога-Мышка» (аппарат выпущен в 1978 году) и некую «Гравицапу» с опознавательным знаком RA-0640G.

Конечно, суть не в числе, но в качестве парка. Чтобы разобраться в авиапутанице, «АН» привлекли экспертов. Благо в стране работает НИИ гражданского авиастроения, которое в отличие от Росстата следит за реальным пульсом отрасли. По данным НИИ ГА, в России 986 пассажирских лайнеров. Из них 688 дальнемагистральных самолётов, способных без посадки пролететь даже от Калининграда до Сахалина. Ещё 298 машин — региональные лайнеры, предназначенные для местных рейсов.

Для сравнения: в мире 4,88 тыс. дальнемагистральных лайнеров различного размера против 16,72 тыс. узкофюзеляжных и региональных самолётов. Значит, у нас гигантский потенциал, в будущем можно ожидать взрывного роста парка машин для местных рейсов.

Что интересно, с нулевых годов число пассажирских лайнеров в РФ держится примерно на одном уровне, оно впервые превысило 1 тыс. штук в 2007 г., затем даже слегка снизилось. Но тут берут не числом, парк постоянно обновляется, средняя вместимость лайнера растёт. Другой важный момент. В 2009 г. в гражданской авиации случился винтокрылый перелом. Количество вертолётов впервые за 20 лет превысило численность самолётов. Сейчас вертолётов у нас 1,124 тыс. штук, год от года цифра увеличивается.

Крылатое производство

Три года назад в России начался долгожданный рост в гражданском авиастроении. До этого стараниями всем известных чиновников, отвечавших за промышленную политику государства, производство целенаправленно гребли. Авиазаводы держали на сухом пайке, не помогая ни капли. В результате этой вполне подрывной политики выпуск гражданских лайнеров в РФ десятилетиями топтался на абсолютно издевательском уровне. Их закупали буквально по несколько штук в год. Например, за весь 2010 г. в РФ выпустили только 12 гражданских самолётов. Затем, как прорвало. В 2012 г. авиастроение впервые за многие годы развернуло плечи и перешагнуло планку выпуска в два десятка крылатых машин. В 2013 г. случилось ещё большее чудо: Россия произвела 102 гражданских самолёта. В 2014 г., несмотря ни на что, производство сохранили на уровне 95 штук, в том числе выпустили 34 пассажирских лайнера.

Бермудский авиатреугольник

Всё замечательно, пока дело не доходит до подробного разбора состава гражданских самолётов. Первое, что бросается в глаза: 1,986 тыс. машин, то есть почти половина летательных аппаратов в реестре Росавиации иностранного производства. Кроме того, отлично видно, что авиакомпании всю практикуют масштабные схемы ухода от налогов. Парк массово улетел в офшоры, 526 зарегистрированных в РФ самолётов формально принадлежат Бермудам, сертификаты лётной годности им выдало управление гражданской авиации этих островов. Причём среди бермудских крыльев не только 64 аэробуса (в основном А-320) и шесть десятков боингов, но также туда каким-то образом перебазировались 50 старых добрых советских Ан-2. Ещё 109 машин, среди которых много Ан-2, Илов и вертолёт Ми-8, как выяснилось, принадлежат Ирландии, пять летательных аппаратов записаны на владельцев с Арубы.

Теперь самое поразительное. Вплоть до 2005 г. доля иностранных лайнеров в нашем авиапарке не превышала 10%. В те времена закупали по 20–50 новых

пассажирских самолётов в год, при этом 20% поставок новых дальнемагистральных машин приходилось на Ту-154М, 18% – на Як-42, почти десятую часть занимал Ил-86. Потом всё внезапно резко изменилось, словно наверху на собственный авиапром махнули рукой. Уже к 2009 г. доля иностранных лайнеров в гражданском авиапарке РФ достигла 40%, сейчас она превышает 70%. Соответственно, резко изменилась ситуация в поставках новых самолётов. Теперь в дальнемагистральном сегменте 32% приходится на европейские аэробусы серии А-320/321, 23% у различных модификаций «Боинга-737». Всего на иностранные дальнемагистральные лайнеры пришлось 83% покупок новой техники, пресловутый «Сухой Суперджет-100» получил жалкие 6,1%.

Самое обидное, это происходило в годы, когда российский гражданский авиапарк бурно обновлялся, в это вкладывали сумасшедшие суммы. Например, в 2008–2009 гг. он каждый год пополнялся на 120–135 новых лайнеров, в 2011–2012 гг. закупили по 130–150 машин. И вот что вышло. В 2015 г. в отечественном авиапарке осталось только 128 российских дальнемагистральных самолётов. Больше всего Як-42, которых в строю 40 штук, также летают 14 Ту-204 и 12 Ил-96. Тут трудно не вспомнить, что, когда правительство создало Объединённую авиастроительную корпорацию (ОАК), её руководство обещало в ближайшие годы выпустить не менее 150 новых Ту-204.

Где эти планы? Тем временем американских и европейских дальнемагистральных лайнеров накупили 560 штук. Больше всего А-320 – их 112, ещё 111 различных модификаций «Боинга-737» и 106 – 757-х. Хорошо, хотя бы в парке региональных самолётов всё ещё лидируют российские машины, их 193 против 105 иностранцев. С вертолётами тоже всё непросто. С одной стороны, у нас в строю 960 российских вертолётов против 164 иностранных. С другой стороны, например, в 2013 г. в РФ закупили 170 новых винтокрылых машин, из них 120 зарубежного производства.

Что будет дальше? Кризис пройдёт, спрос на перевозки не только вернётся, он пойдёт в рост и со временем опять поднимется в разы. Если заглянуть за горизонт пары-тройки ближайших лет, потенциально наш авиапром должно ждать великолепное будущее. По расчётам аналитиков НИИ ГА, до 2032 г. российским авиакомпаниям потребуется от 900 до 1,2 тыс. новых пассажирских лайнеров. Как только кризис пойдёт на спад, поставки вернутся на уровень 70–100 самолётов в год. Кстати, это хорошо согласуется с прогнозом концерна «Боинг», который давно держит нос по ветру. Он подсчитал, что до 2034 г. России понадобится не менее 1,12 тыс. новых гражданских лайнеров, которые обойдутся в 140 млрд долларов. Для сравнения: за тот же срок все вместе взятые страны Африки закупят 1,17 тыс. гражданских самолётов на 160 миллиардов.

За такой огромный рынок стоило бы побороться, да и суммы хватит, чтобы поддержать российские авиапредприятия. Главное, чтобы это осознано правительство. Пока радикально не изменятся правила игры и российский авиапром не развернут к собственному производителю, авиакомпании будут, как в Африке, покорно закупать чужие машины и затягивать парк в очередной бермудский авиатреугольник.

Константин Гурдин / «Аргументы Недели»

Фото: В.Леонов / «АН»