

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ВОЛОГОДСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ВЫПУСК № 97

(2458)

Серия

«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»

ВолНЦ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.

В выпуске представлена статья М. Делягина «Сохранится ли гражданская авиация после 2030 года?», опубликованная на сайте «Завтра», 18.07.2024 г. URL: https://zavtra.ru/blogs/sohranitsya_li_grazhdanskaya_aviatciya_posle_2030_goda?ysclid=lz6j582kv5262950649

Вологда
июль 2024

Сохранится ли гражданская авиация после 2030 года?

Вопрос теряет эпатажный характер и становится рутинным пунктом текущей повестки дня

А вы заметили, что про наши самолёты стало больше грустных новостей? И «Суперджет» опять разбился.

Одним из внезапных итогов Петербургского международного экономического форума 2024 года стало практическое отсутствие ставших уже привычными громких заявлений о намерении произвести в ближайшие годы все новые сотни гражданских самолетов.

Сообщение о запуске авиашаттла между Москвой и Санкт-Петербургом лишь незначительно компенсировало эту оглушающую тишину.

Конечно, «громась планов» неумолимо сокращалось по мере столкновения журналистов, социологов, экономистов и прочих пиарщиков, которым поручили составлять и реализовывать эти планы, с загадочной для них технологической реальностью.

Однако полное прекращение радостных сообщений о том, что единственный экземпляр очередного самолета теперь надо официально именовать «серийным», вызвало интерес и привлекло к себе внимание.

Причина проста: внезапно оказалось, что за весь 2023 год российское гражданское авиастроение, крайне успешно и эффективно «понимаемое с колен» теми же самыми эффективными менеджерами, которые ставили его на эти колени долгие годы, произвело аж 9 самолетов.

По сообщениям профессиональных пабликов, среди них от четырех до шести военных транспортников Ил-76МД-90А, один не серийный «Суперджет» с российско-французским двигателем, один опытный Ил-96-400М, выпущенный в 2009 и перестраивавшийся с 2017 по 2023 год, и один произведенный для Алжира Бе-200 (из 4 заказанных).

Это штучный, а не серийный выпуск, означающий колоссальное удорожание каждого собираемого экземпляра. Между тем используемые российскими авиакомпаниями зарубежные самолеты, по оценке прошлого Министра транспорта, могут летать до 2030 года.

Надо сказать, что Россия имеет вполне современные, качественные и эффективные, отлаженные модели самолетов всей необходимой «линейки». Семейство дальнемагистральных (с дальностью полета 8–10 тысяч километров) самолетов представлено надежнейшим Ил-96, созданный на базе Ил-86; среднемагистральные (5–6 тыс. км.) – Ту-204 и Ту-214, призванные заменить Ту-154; ближнемагистральные – Ту-334 и Ил-114, пришедшие на смену Як-42, Ту-134 и Ан-24.

Однако вместо запуска в серию уже разработанных машин был сделан принципиальный выбор в пользу разработки «с нуля» совершенно новых среднемагистрального МС-21 и ближнемагистрального «Сухой Суперджет».

В свое время министр промышленности и торговли (ныне первый вице-премьер) Мантуров обосновал этот выбор способностью России самостоятельно производить Ту-204, Ту-214 и Ту-334, в то время как «Сухой Суперджет» на 80% состоял из импортных компонентов, что надежно гарантировало полную зависимость России от Запада.

Однако эта версия вызывает сомнения, так как возврата к готовым российским самолетам, несмотря на их высокие эксплуатационные качества и надежность (стоит отметить, что президент России пользуется Ил-96 и Ту-204), так и не произошло даже после начала Западом санкционной агрессии против России.

«Сухой Суперджет» остался безусловным приоритетом, и на его переделку под российские комплектующие под индексами «100» и «нью» были выделены новые колоссальные средства.

Первые два «импортозамещенных» самолета должны были быть произведены в 2023 году, но затем их выпуск, – возможно, в силу гуманизма по отношению к экипажам и пассажирам, – был перенесен сразу на 2025.

Поэтому более вероятной причиной государственной политики по отношению к гражданской авиации представляется вульгарный лоббизм (сначала «Боинга» и «Эйрбаса», а затем и российских корпораций, приближенных к руководству).

Нельзя исключить и коррупционных соображений, вполне безопасных в условиях фактически свободного вывода капитала из России. Ведь, поскольку возможности воровства на разработке совершенно новых моделей неизмеримо выше, чем на отлаженном и технологически прозрачном производственном процессе, широко рекламируемое создание очередных «аналоговнет» автоматически становится приоритетом не только для пиарщиков, но и для воров.

Последний пересмотр производственной программы гражданского авиапрома был обнародован в середине мая. Число намеченных к производству до 2030 года самолетов сокращено по сравнению с планами двухлетней давности на 87 машин – до 994 штук, причем основную их часть предполагается производить в последнюю половину периода.

Прекрасная новость заключается в увеличении выпуска Ил-96–300 с 12 до 14 машин, – правда: за счет двух самолетов, похоже, ранее просто не включавшихся в программу, уже произведенных в 2022 и 2023 годах.

Среднемагистральные МС-21 на 181–211 пассажиров начнут производиться не в 2024, а в 2025 году. Их число не изменится: 270 штук (пока произведен один, причем увеличение веса более чем на 6 тонн, по мнению специалистов, серьезно подорвало экономическую привлекательность самолета).

Вместо семи наиболее отлаженных и надежных Ту-214 в 2024 году будет поставлена одна машина, в 2025 – 4 вместо 10. Но общее число самолетов также не изменится – к концу 2030 года их должно быть произведено 115 штук, менее половины от все еще гипотетического МС-21.

Поставки импортозамещенных SSJ-100 на 98–103 пассажира начнутся не в 2023, а в 2026 году, – но зато тогда предполагается (так и просится на язык словосочетание «волшебным образом») произвести сразу 30 машин.

Их число до 2031 года не меняется: 142 самолета (в пятницу в Московской области произошло крушение самолета Superjet 100, принадлежащего ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа». Три члена экипажа погибли. Самолет летел после ремонта с завода в аэропорт Внуково – ред.).

Выпуск Ил-114, рассчитанного на 64–68 пассажиров, предполагается сократить с 70 до 51 экземпляра, причем первые три машины вместо 2024 года будут поставлены в 2026.

44-местных «Ладог» намечено выпустить не 140, а 105, причем срок производства первых машин «сдвинут вправо» аж сразу на три года – с 2025 на 2028 год.

В категории 15–19-местных региональных самолетов вместо локализации чешских L-410 предполагается производить российско-белорусский «Освей», количество машин сокращено с 178 до 158.

Девятиместных «Байкалов» будет выпущено не 154, а 139, причем первые 5 машин также задерживаются и ожидаются не в 2024, а в 2025 году.

Непосредственная причина сокращения программ и переносов сроков, называемая официально, связана с проблемами в производстве оборудования, а также с необходимостью сертификации импортозамещенных МС-21 и «Сухого Суперджета». Однако уже описание неприятных неожиданностей, связанных с этой сертификацией, свидетельствует о полном отсутствии какого бы то ни было знакомства с техникой и реалиями ее использования тех, кто составлял соответствующие планы.

Поскольку о скандалах с «эффективными менеджерами» гражданского авиастроения (в отличие от того же «Роскосмоса») слышать в последнее время не приходилось, вероятно, новая программа составлена с тем же знанием дела и на основе тех же принципов, что и предыдущая.

В связи с этим вынесенный в заголовок вопрос о том, сможет ли существовать российская гражданская авиация после 2030 года, полностью теряет эпатажный характер и становится рутинным пунктом текущей повестки дня.

Торжество рекламной кустарщины и завоза миллионов носителей отсталого деревенского сознания на руины индустриальной цивилизации просто не может остаться безнаказанным.