

# России и Украины

Вместо отлаженной системы советской авиационной отрасли пришла стройная система хаоса свободного рынка. На рынке авиаперевозок вместо супермонополиста «Аэрофлота» появилось 267 эксплуатантов. Цены на билеты, естественно, от такой безбрежной конкуренции взвились до небес. Если стоимость авиабилета в 80-е годы не превышала 15-20 % средней зарплаты, то чудесная рука рынка накрутила цену до 170 % от средней зарплаты. Теперь воздушным видом транспорта постоенно могли пользоваться менее 3 % населения. Свобода перемещений простых граждан в советское время демократично сменилась запретом на перелеты. Естественно, под «напором» желающих воспользоваться авиатранспортом, количество аэропортов сократилось в 3,5 раза. Аварийность на авиалиниях резко подскочила. Вместо убывающей отечественной техники авиаперевозчики покупают по дешевке (берут в лизинг) заморский секонд-хенд. Потому фраза из анекдота, когда командир бодро говорит пассажирам: «Ну что, летим, покойнички?», стала актуальной. Кадры отрасли рассыпались во времени и пространстве. Численность авиастроителей скукожилась с 1,5 млн. до 450 тысяч человек. Средний возраст работников авиапредприятий приблизился к 56 годам, т.е. к тому возрасту, когда мужчинам начинают ставить прогуды на кладбище. За российским Авиапромом на сегодня осталось 1-2 % мирового рынка гражданской авиации, потому что продавать просто нечего. Украина и того хуже – конкретно выбыла из мирового учета. Навыки серийного производства авиалайнеров утрачены полностью. Чтобы освоить серийное производство, необходимы огромные средства. Например, проект «Superjet 100» поглотил уже более \$

3,5 млрд., и теперь лишь массовое производство «суперджетов» в масштабах не менее 200 изделий в состоянии отбить его затраты и обеспечить хотя бы нулевую рентабельность. Но кто их будет производить даже методом отверточной сборки (сей проект – общее детище 28 зарубежных фирм), если развалена система подготовки кадров? В кузнице высококлассных специалистов – Московском авиационном институте – из 56 специальностей осталось 8! Необходимо сызнова отстраивать весь комплекс подготовки трудовых резервов: от станочников до инженеров. А сделать это и за 15 лет не удастся, даже если цены на нефть надолго упрутся в отметку 100 долл. за баррель. Но они таковыми уже скоро не будут. Если в 30-е годы рывок был возможен (и то при крайней степени мобилизации материальных и человеческих ресурсов, под жестким контролем незаурядных руководителей), т.к. авиация в ту пору находилась в начале своего развития и торговые ниши ещё не были расписаны между мировыми производителями воздушной техники, то серьезно вклиниться между нескольких глобальных

игроков уже нереально. Одним словом, результаты героического труда двух поколений советских людей реформаторы в мгновение ока превратили в прах. Если не брать во внимание оптимистичное пустозвонство чиновников про твердые заказы, положение российского Авиапрома удручающее. Многие специалисты, находящиеся внутри процесса разложения, относятся скептически к возможности возрождения авиационной промышленности. Господин Греф, присутствуя на очередном совещании по вопросам восстановления отрасли, цинично бросил: «У меня создается ощущение полной безнадежности». Ситуация за последние 8 лет радикально в лучшую сторону не изменилась. Выпуск самолетов в последние годы стабилизировался на отметке 8-12 аппаратов год. Производство подобного количества изделий делает Авиапром тяжелой ношей для экономики. Тем не менее, в России, так же как и на Украине, с удовольствием пишут проекты по развитию отрасли. В 2002 году, когда поняли, что лететь не на чем и неку-

да, сочинили «Федеральную целевую программу «Развития гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года». Один из пунктов программы гласил: «...обеспечить в 2002-2015 годах продажи отечественной гражданской авиационной техники в России и на экспорт на сумму около 1000 млрд. рублей». Итог 9-летнего исполнения программы ставит крест на ней. За неполные два десятилетия реализовали не более 60 самолетов. Т.е. из запланированных \$40 млрд. дохода заработали лишь около 2 млрд. Остался сущий «пустяк» – в оставшиеся 5 лет изготовить и реализовать примерно 1080 лайнеров типа «Sukhoi Superjet 100» или Ан-148 стоимостью каждого примерно \$ 35 млн. Что так же реально, как и переплюнуть Днепр в тихую погоду. В прошлом году, по словам министра торговли и промышленности РФ Виктора Христенко, в России произвели только 12 магистральных пассажирских лайнеров (в Украине в 12 раз меньше, то бишь один). «В 2011 году объемы производства гражданских самолетов в России вырастут вдвое», – заверил ротозеев министр. Подобные мажорные речи мы слышим с утра до вечера все последние

20 лет. Возможен ли модернизационный рывок в российском Авиапроме, ну хотя бы в половину советского уровня (выпуск до 100 машин в год)? Ответ твердый: «Нет!». Нынешние первые руководители и их челядь – плоть от плоти либералы, которые могут только играть айфонами и дербанить нефтедоллары. Им слабо ставить четкие задачи, ясно видеть пути их решения, иметь волю жестко спрашивать с исполнителей. Поставить на конвейер современный лайнер – это не террористов в сортирах языком мочить. Потому я смотрю на возню вокруг объединения авиационных мощностей братьев славян, как на суету двух «чахлыков невмырущих», прокутивших в пьяном угаре яйца бессмертия и теперь грызущихся за возможность быть некоторое время главным в распиле бюджетных средств. Пока же на итоговый вопрос журналиста «Другими словами, отечественного авиастроения у нас не будет?» председатель Совета директоров ЗАО «Двигатели «Владимир Климов - Мотор Сич» генерал-полковник Анатолий Ситнов с военной прямотой ответил: «А его уже и так нет».

Антон Дальский



## СОБЫТИЯ

### Хотят возобновить смертную казнь



В Верховной Раде Украины зарегистрирован законопроект «О внесении изменений в Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы Украины» (относительно введения смертной казни как вида наказания). Авторами законопроекта №8148 от 22 февраля 2011 года выступили депутаты от Коммунистической партии Украины Петр Симоненко, Игорь Алексеев и Валерий Бевз. Ранее депутат от КПУ Евгений Царьков заявил: «Все прекрасно знают, что если бы мы руководствовались логикой - во что бы то ни стало понравиться, мы бы такой законопроект не внесли. Но ведь есть упрямые факты. Например, во время поездок по стране к нашим депутатам постоянно обращаются избиратели и спрашивают: почему убийцы, осужденные за свои жестокие деяния, через довольно непродолжительное время снова оказываются на свободе и довольно часто снова совершают убийства. Люди говорят: пора уже поставить на этом точку», сообщает «ЛІГАБізнесІнформ». «После того как Украина присоединилась к мораторию на смертную казнь, у нас было совершено 30 тысяч 250 убийств. Вдумайтесь в эту цифру. За аналогичный период в советское время, когда существовала смертная казнь, в Украине было зафиксировано 612 убийств. Мы вовсе не за то, чтобы злоупотреблять смертными приговорами, но есть виды преступлений, которые заставляют прибегать к такой крайней мере наказания», - подчеркнул Царьков. «ForUm»