

О СОСТОЯНИИ И ПРОГНОЗАХ РАЗРАБОТКИ И ПРОИЗВОДСТВА ВС АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Несмотря на небольшие объемы производства и даже сокращение выпуска некоторых категорий легких и сверхлегких ВС на российских предприятиях, темпы роста парка ВС легких ВС АОН в России росли до 2014 г. (рис. 1). Этот рост обеспечивался за счет увеличения импорта или локализации производства зарубежных ВС.



Рис. 1. Динамика изменения парка и производство легких ВС в России

В 2006 г. импорт и производство ВС в России были равны. В 2012 г. импорт был уже в четыре раза больше по сравнению с собственным производством. Наиболее высокими темпами до 2014 г. увеличивалось количество легких ВС в сегментах относительно дорогой техники. Например, в 2013 г. число поршневого вертолетов выросло на 23%, двухмоторных легких самолетов с поршневыми двигателями – на 41%. Из 192 газотурбинных вертолетов R66, изготовленных в США в 2013 г., 75 были поставлены в Россию. Увеличилась доля лицензионной

сборки зарубежных ВС. Например, в 2014 г. в мире было произведено 136 самолетов Diamond DA40, 87 из них собрано на Уральском заводе гражданской авиации. Значительная часть автожиров, которые сегодня находятся в эксплуатации в России, собрана из комплектующих западных фирм.

Кризис 2014 г. сказался на отечественном производстве легких и сверхлегких ВС АОН, которое значительно сократилось. В 2015-2017 годах объемы производства в России не превышали 30 экземпляров ВС в год. В 2015-2017 г. по данным государственного реестра ГА ежегодный рост парка ВС АОН сократился примерно в два-три раза, и составляет в среднем около от 200 ВС в год в последние два года. Этот рост обеспечивается в основном за счет импорта ВС бывших в эксплуатации. Подержанный однодвигательный четырехместный самолет можно приобрести сегодня по цене нового легкового автомобиля среднего класса, т.е. около 30-40 тысяч долларов США. Тогда как новый двухместный самолет в категории до 600 кг стоит около 100 тысяч долларов США. По отношению к количеству ВС в государственном реестре прирост парка легких ВС составил в 2006-2017 гг. ежегодно всего около 3%. Это значительно меньше десятипроцентного роста парка ВС АОН в 2012-2014 гг., когда, возможно, у нас были самые высокие темпы роста парка ВС АОН в мире. Например, в США в эти годы парк АОН уменьшался. Такие темпы роста парка АОН в России абсолютно не соответствуют потенциальным возможностям и потребностям нашей страны. Несмотря на пессимистическое состояние производства ВС АОН в России сегодня, мы, безусловно в ближайшие годы будем наблюдать его рост.

В АОН США сегодня насчитывается около 230000 экземпляров ВС АОН. Причем около половины из них эксплуатируются на Аляске, обеспечивая достаточную мобильность населения этого штата. На Аляске АОН является важной составляющей транспортной системы. В некоторых населенных пунктах соотношение воздушных судов к численности населения составляет 1 к 10. Т.е. по этому показателю воздушные суда на Аляске вплотную приблизились к

автомобилям. Сибирь и Дальний Восток России по своим географическим особенностям наиболее близки к Аляске, и развитие АОН для этих регионов представляет огромное значение. Решать задачу обеспечения мобильности жителей этих регионов необходимо в первую очередь именно через развитие авиации общего назначения, которая должна связать все небольшие населенные пункты, не имеющие регулярного авиационного сообщения между собой. И здесь необходима продуманная государственная программа, включающая изменения авиационного законодательства, а также меры поддержки производителей и эксплуатантов ВС АОН. Необходимо поставить задачу обеспечить темпы роста парка ВС АОН в стране не менее 2000 экземпляров в год. Но даже при таких темпах роста нам потребуется 100 лет, чтобы количество ВС АОН в стране сравнялось с количеством ВС АОН США сегодня.

Уровень развития АОН в любом государстве в значительной степени определяется доходами граждан, состоянием инфраструктур и совершенством действующего законодательства. В частности, парк ВС АОН во многом зависит от численности среднего класса, граждан с крупным частным капиталом. Сопоставляя экономико-географические показатели и уровень развития АОН разных стран, можно сделать вывод, что при нынешнем состоянии среднего класса и состоятельных граждан в России парк ее АОН мог бы составлять 15-25 тысяч ВС. Сегодня он значительно меньше и составляет около 6000 ВС. Очевидно, что тормозом является несовершенное законодательство, причем, не только воздушное. Развитие АОН положительно скажется и на повышении мобильности населения, которая во многом влияет на уровень развития экономики. Поступления в бюджеты таких стран, как США, Канада, европейские государства, Бразилия, Австралия, ЮАР, а в перспективе и Китай от деятельности АОН часто превышают бюджеты крупных авиастроительных компаний или доходы от деятельности коммерческой авиации. Так, в 2010 г. бюджет США был пополнен за счет прямых и косвенных поступлений от АОН на 150 млрд. долл., что втрое превышает доходы фирмы Boeing, а также доходы

от деятельности коммерческой авиации. Авиационное законодательство США позволяет владельцу ВС АОН, имеющему ВС с сертификатом типа, разрешающим коммерческие перевозки, коммерческое свидетельство пилота, получить разрешение на выполнение коммерческих перевозок в качестве аэротакси. Таким образом, благодаря легким ВС АОН в этой стране осуществляются воздушные перевозки пассажиров и грузов в населенные пункты, коммерческие перевозки в которые нерентабельны. В 2010 г. такие ВС АОН в США перевезли 166 млн. пассажиров, общий налет в АОН составил 25 млн. часов. Хотя при этом средний налет на ВС не превышал 100 часов в год. За счет АОН функционирует большая часть аэродромов и посадочных площадок США: коммерческая авиация использует около 500 аэропортов, в то время как в стране функционирует 4000 аэродромов АОН и 14000 посадочных площадок. То есть, АОН напрямую расширяет транспортные потоки, наземную аэродромную сеть, масштабы авиационных работ. В США АОН является и эффективным решением мобилизационно-оборонных задач, например, в 2011 г. в АОН было занято 1,3 млн. человек, в том числе свыше 630 тысяч частных пилотов. Это гигантский резерв военной авиации, на подготовку которого государство практически не тратит средств. Сегодняшние показатели АОН США это та планка, к которой должны стремиться целевые показатели АОН в России. Еще один важный момент. Одной из приоритетных задач авиационной администрации США является задача развития гражданской авиации. Если посмотреть положения о наших регуляторах Минтрансе и Росавиации, то там такой задачи мы там не найдем. Видно, про нее просто забыли.

Тем не менее если исходить из сегодняшних реалий, то можно рассчитывать на ежегодный рост парка АОН в ближайшие два-три года в среднем на 500 ВС.

Сегодня можно констатировать, что в Российской Федерации до настоящего времени авиация общего назначения не включена в сферу

экономических интересов государства, а потому ее вклад в экономику не соответствует масштабам страны.

Основными факторами, сдерживающими развитие АОН в Российской Федерации, являются:

- Несовершенство действующего законодательства.
- Отсутствие благоприятных экономических условий.
- Формирование средствами массовой информации негативного отношения в обществе к авиации общего назначения.

Если человеку постоянно внушать, что самолет опасен, то он будет садиться в него только в случае самой острой необходимости. А средства массовой информации у нас буквально «смакуют» каждое авиационное происшествие, не говоря уже о катастрофах. В результате в нашем обществе формируется устойчивое мнение, что летать на легких и сверхлегких ВС АОН весьма опасное занятие, они постоянно падают. Хотя на самом деле это не так. Уровень безопасности полетов в АОН Российской Федерации сравним с уровнем безопасности полетов в АОН США и других странах.

Немного о двигателях. Ведущей фирмой по производству двигателей для очень легких и сверхлегких ВС является сегодня австрийская фирма BRP-Rotax GmbH & Co KG. В сегменте двигателей с мощностью до 130 л.с., поставляемых для легких, очень легких и сверхлегких ВС, двигатели BRP-Rotax GmbH & Co KG занимают более 80% рынка.

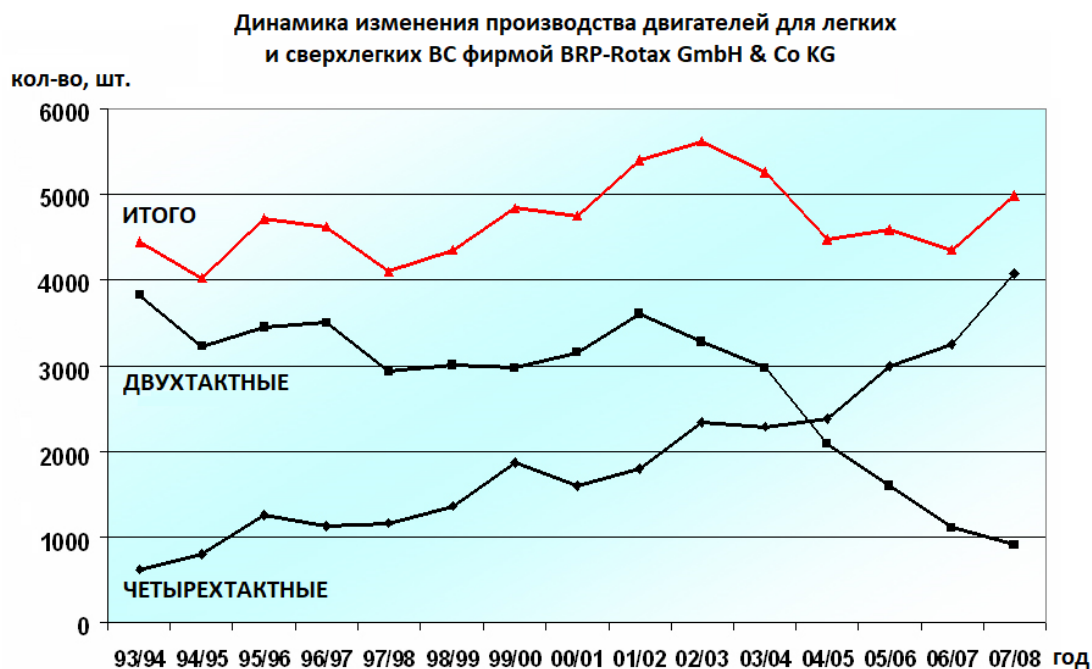


Рис. 2. Динамика изменения производства двигателей для авиации фирмой Rotax GmbH & Co KG

Однако необходимо иметь в виду, что объем выпуска фирмой Rotax GmbH & Co KG двигателей для авиации составляет около 6000 штук в год. Это всего 7 процентов от общего объема двигателей выпускаемых этой фирмой для различных видов техники: гидроциклов, мотоциклов, снегоходов, картинга и т.п., который составляет более 100.000 двигателей в год.

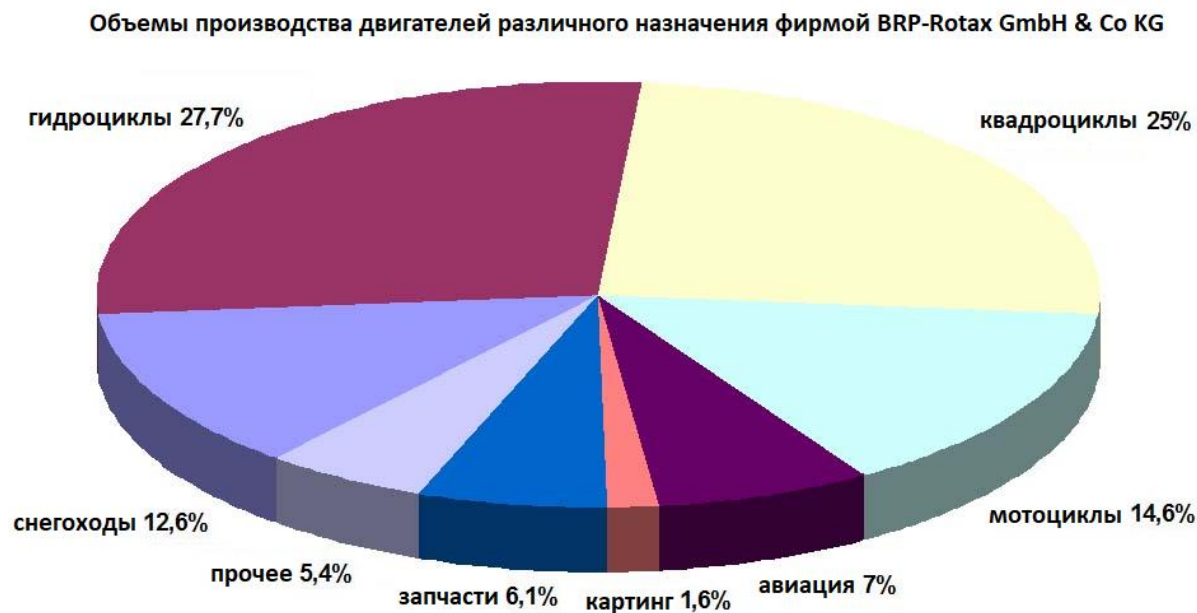


Рис. 3. Распределение объемов выпуска двигателей различного назначения фирмой Rotax GmbH & Co KG

Данные по продажам двигателей фирмой Rotax GmbH & Co KG в России за последние годы, показывают, что после 2017 года продажи двигателей снизились примерно в пять раз. Если в 2014 году в России было продано 167, то в 2017 г. это количество составило менее 20 штук. Эти данные хорошо коррелируются со снижением объемов производства ВС АОН в нашей стране.

И если говорить сегодня о выпуске отечественных двигателей, то для успешного продвижения их на рынке, они должны быть не просто лучше выпускающихся сегодня, а значительно лучше. И, как показывает опыт, производитель должен иметь широкую линейку двигателей различного назначения. Только в этом случае можно обеспечить приемлемую эффективность производства.

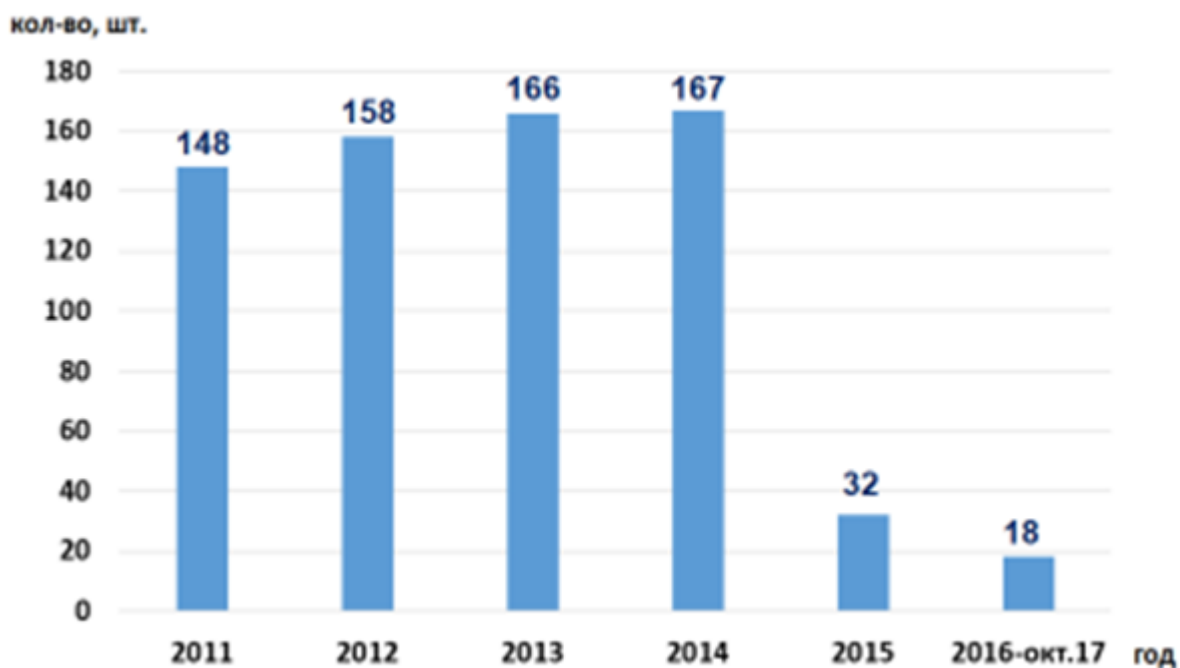


Рис. 4. Динамика изменения продаж двигателей фирмы Rotax GmbH & Co KG в России за последние 6 лет

Следует обратить внимание и на то, что сегодня идет динамичное развитие электрических двигателей, которые начинают занимать в авиации уже

не экспериментальную, а практическую нишу, а также газотурбинных двигателей малой мощности. И здесь тоже необходимо приложить усилия, чтобы не остаться на обочине мирового технического прогресса.

Главная ценность АОН для экономики заключается в том, что она представляет собой уникальный механизм частных инвестиций в развитие гражданской авиации и авиастроение современного государства. Каждый гражданин, оплачивая собственное летное обучение, приобретая воздушное судно, используя воздушное пространство, вкладывает деньги в развитие авиационной транспортной системы, сокращает расходы государства на подготовку гражданских и военных пилотов, обустройство и содержание аэродромов и авиационных учреждений.

Никитин И.В., президент Национальной ассоциации производителей техники авиации общего назначения