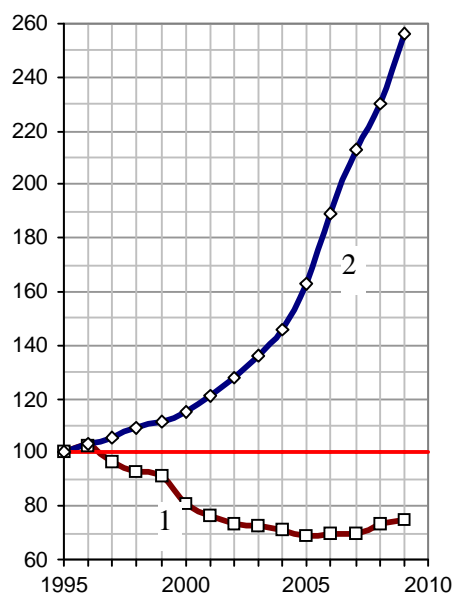


Гражданская авиация

Из книги «Российские реформы в цифрах и фактах», <http://kaivg.narod.ru>

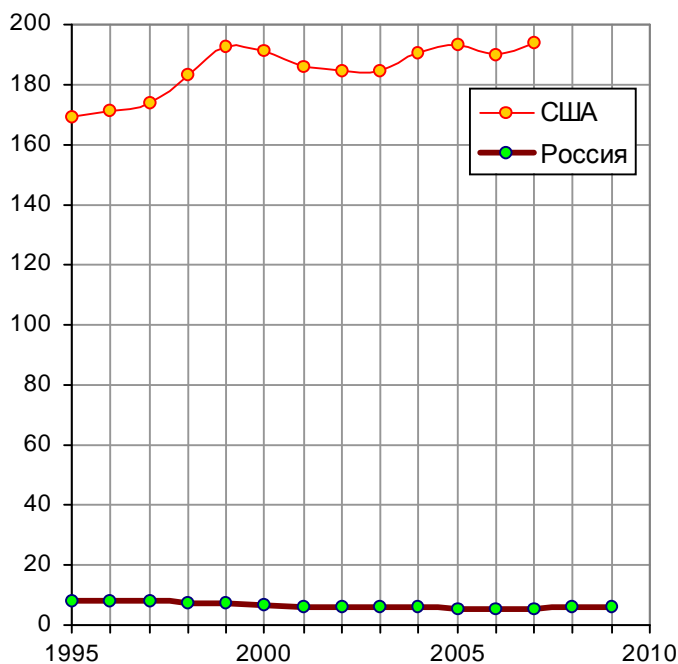
Крупнейшую авиакомпанию «Аэрофлот» раздробили на десятки более мелких. Не наше это дело обсуждать правильность такого мероприятия. Только несколько небольших замечаний.

Первое: увеличилось ли количество самолетов в стране, в состоянии ли небольшие авиакомпании закупать новые современные лайнеры и поддерживать в надежнейшем состоянии старые (рис. 1.282 – 1.286)?



К 1998 году средний износ основных фондов на воздушном транспорте составил более 70% [64].

Рис. 1.282. Изменение (%) количества гражданских воздушных судов в РФ (1) и в Китае (2) по сравнению с 1995 (1995 г. = 100). Источники: Росстат [I.6]; National Bureau of Statistics of China.



Информация к размышлению

«По странному стечению обстоятельств тендеры на закупку авиационной техники для нужд России выигрывают фирмы западных производителей, в основном «Боинги» и «Аэробусы». Многочисленные отечественные конструкторские бюро, авиационные предприятия и заводы при отсутствии размещения на них твердых государственных заказов закрываются. Государством теряется технология производства воздушных судов, а высококвалифицированные специалисты вынуждены искать себе работу на Западе. Большинство этих предприятий являются градообразующими» [271].

Рис. 1.283. Гражданские воздушные суда в России и общая авиация США (самолеты, включая поршневые), тысяч. Источники: [I.6]; U.S. Bureau of Transportation Statistics, RITA, 2009.

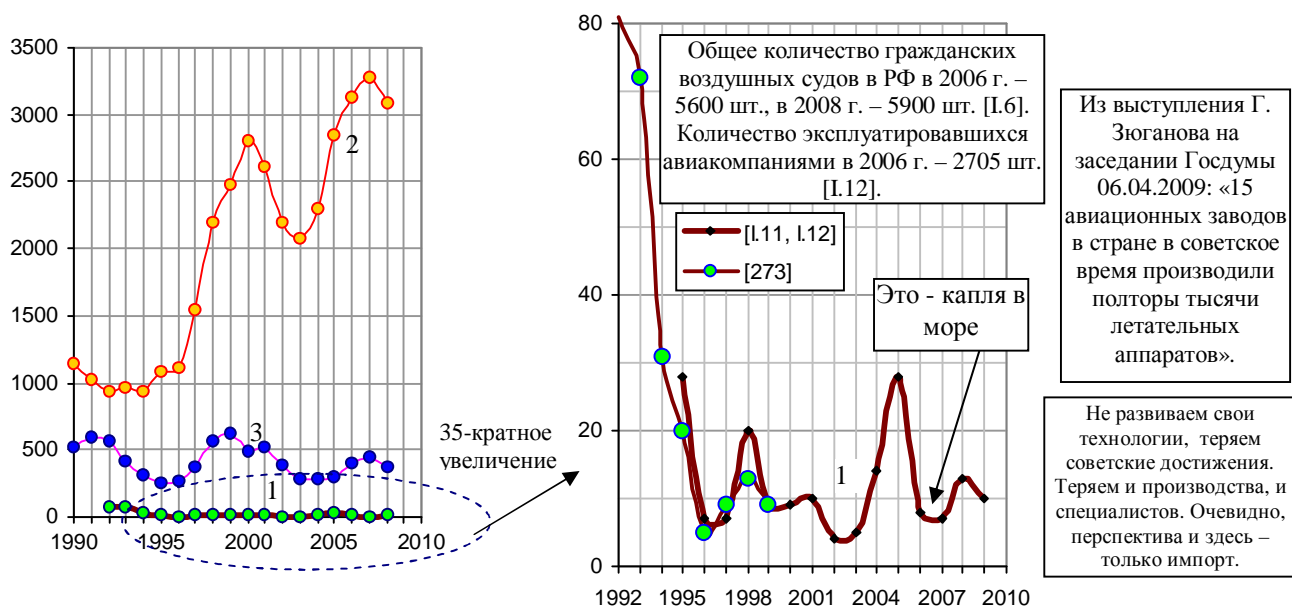


Рис. 1.284. Производство гражданских пассажирских самолетов в РФ (1), отгрузка гражданских самолетов общей авиации (2), гражданских крупных транспортных самолетов (Large transports, линия 3) в США, штук. Источники: [I.11, I.12, данные по РФ с 1995 года]; Росстат, Центральная база статистических данных; [273]; U.S. Census Bureau, Statistical Abstract of the United States: 2009.

Таблица 1.28

Тип воздушного судна (ВС)	Количество произведенных ВС по годам, штук							
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Магистральные ВС								
Ил-62М	7	2	-	2	1	-	-	1
Ил-96-300, Т	1	1	4	1	-	-	-	1
Ил-86	6	5	1	1	-	1	-	-
Ту-154М	39	37	10	11	1	3	5	1
Ту-204, 204-120	4	5	2	1	1	-	3	2
Як-42Д	20	18	10	3	1	1	1	2
Итого магистральных	77	68	27	19	4	5	9	7
Ан-38	-	-	-	1	-	4	4	1
Бе-200	-	-	-	-	-	-	-	1
Ан-124	4	4	4	-	1	-	-	-
Итого самолетов	81	72	31	20	5	9	13	9

Источник: [273].

Информация к размышлению. О приватизации некоторых предприятий авиационной промышленности

«Имущество государственного предприятия "Ульяновский авиационный промышленный комплекс" (г. Ульяновск) на сумму 3 044 700 000 (три миллиарда сорок четыре миллиона семьсот тысяч) рублей (в ценах 1991 г.) безвозмездно передано акционерному обществу "Авиастар" (постановление Правительства РСФСР от 26.11.91 г. № 23)...

В результате приватизации госпредприятия МВЗ им. М. Л. Миля государством получено менее 30 тыс. долл. США. На момент акционирования предприятие имело 13 вертолетов различных типов, в т. ч. Ми-26 – 4 шт. (стоимость одного МИ-26 – до 8 млн. долл. США). При приватизации госпредприятия "АНТК им. А. Н. Туполева" государством получено менее 50 тыс. долл. США. На момент акционирования предприятие имело только магистральных самолетов гражданской авиации 13 штук: Ту-204 – 4 шт.; Ту-154 – 6 шт.; Ту-134 – 5 шт.; Ту-144 – 3 шт. (стоимость одного Ту-204 превышает 15 млн. долл. США). Приватизация госпредприятия "АК им. С. В. Ильюшина" дала государству до 10 тыс. долл. США. На момент акционирования предприятие имело три магистральных самолета: ИЛ-86, ИЛ-76, ИЛ-18 (стоимость одного ИЛ-86 достигала 10 млн. долл. США)» [273].

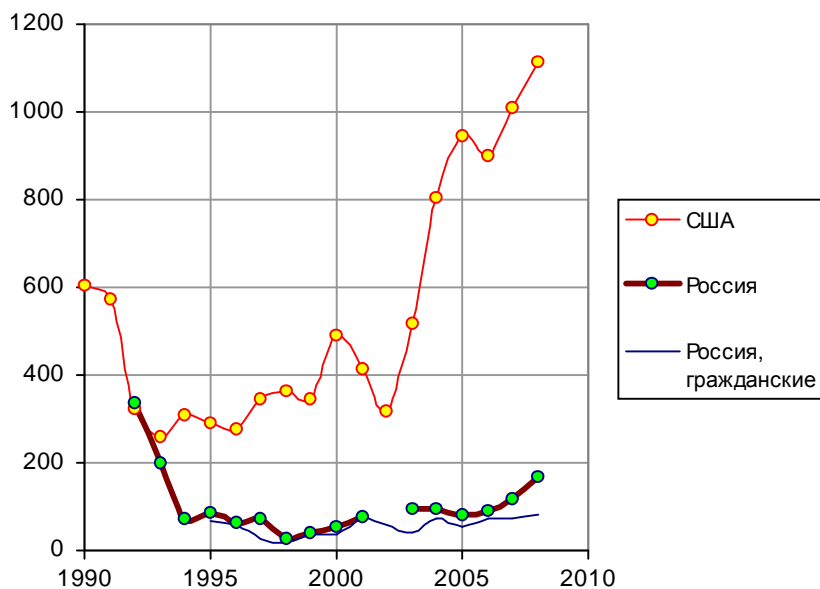


Рис. 1.285. Производство вертолетов (включая военные) в России и в США, производство гражданских вертолетов в России, штук. Источники: U.S. Census Bureau, Statistical Abstract of the United States: 2009; Авиатранспортное обозрение, <http://auto.3ebra.ru>; Центральная база статистических данных Росстата; и др.

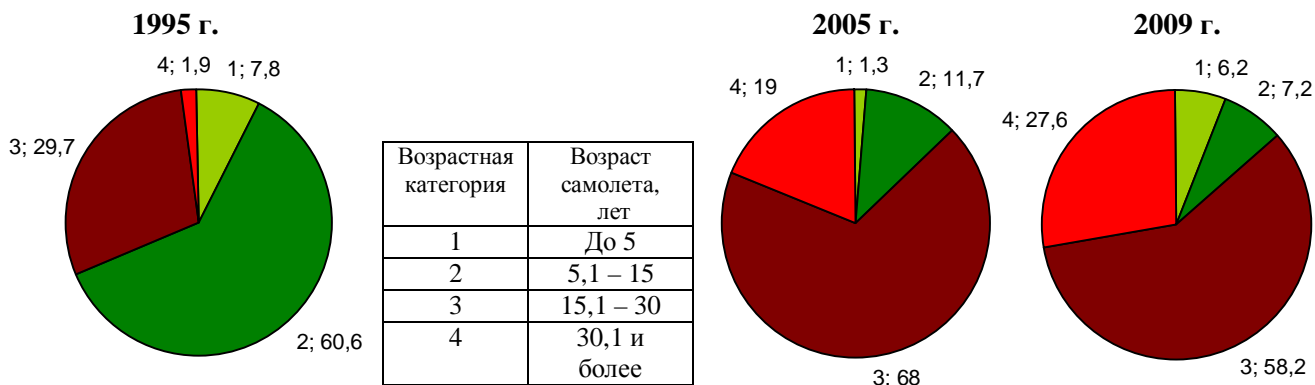
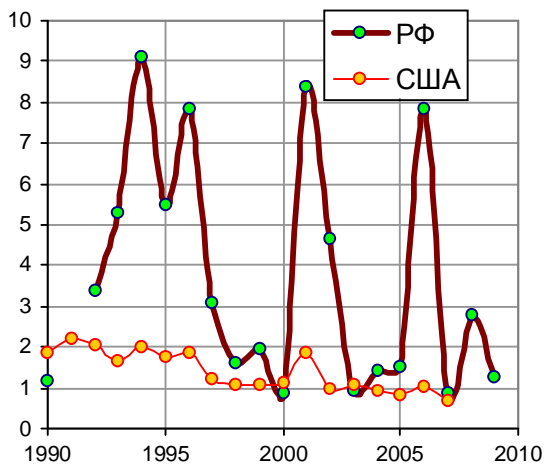


Рис. 1.286. Возрастная структура парка гражданских воздушных судов РФ (указаны возрастные категории и % доля судов этой категории в общем количестве самолетов). Источники: [I.11, I.12].

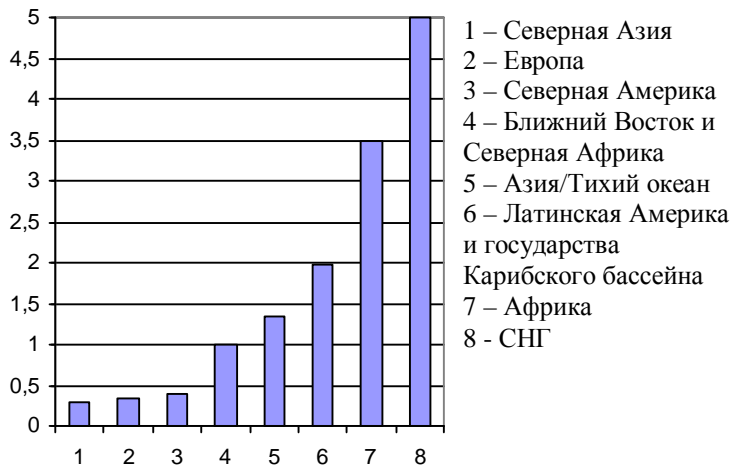
Самые старые наши самолеты – АН-12, их средний возраст более 40 лет.

Второе: увеличилась ли безопасность полетов (рис. 1.287, 1.288)?



Безопасность полетов зависит от многих факторов. И один из наиболее важных – квалификация пилотов. Из выступления директора летного комплекса ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» на совете экспертов в Российской газете, декабрь 2006 г.: «Летный состав, полученный в "наследство" от советских времен, стареет и выбывает по возрасту. А заменить его практически нечем. Что касается первоначального обучения в училищах, то оно сейчас абсолютно завалено. И по количеству, и по качеству. Одному "Аэрофлоту" в год требуется дополнительно 230 пилотов, а у нас все летные учебные заведения выпускают меньше 100 человек. Причем уровень подготовки слабый. Налет дается в четыре раза меньший, чем давали в 70-80-е годы. Все требования, которые сегодня существуют в России по подготовке пилотов в училищах, в разы ниже международных стандартов». Уже обсуждается вопрос привлечения для работы в наших авиакомпаниях иностранных пилотов.

Рис. 1.287. Количество погибших в катастрофах и происшествиях на воздушном транспорте, приходящихся на 1 млн. перевезенных пассажиров. Источники: расчет по данным Росстата [I.6]; U.S. Census Bureau, Statistical Abstract of the United States, 1995 ÷ 2009; Bureau of Transportation Statistics, National Transportation Statistics 2007; U.S. of Transportation Federal Aviation Administration, Administrator's Factbook, 2000 ÷ 2009.



Уровень аварийности полетов IATA рассчитывает по количеству самолетов западного производства не подлежащих восстановлению после происшествий, приходящихся на миллион полетов. В 2008 году около половины всех пассажиров в РФ перевезены на самолетах западного производства.

Отметим, что самолеты и вертолеты отечественного производства (в основном, Ан и Ми) в нашей стране ежегодно попадают в аварии и катастрофы гораздо чаще, чем иностранные.

Рис. 1.288. Уровень аварийности полетов в среднем за период 2006 – 2008 гг. Источник: расчет по данным Международной ассоциации воздушного транспорта, IATA, New York, 2008.

Третье: увеличилось ли количество авиапассажиров, повысилось ли качество их обслуживания (рис. 1.289 - 1.292)?

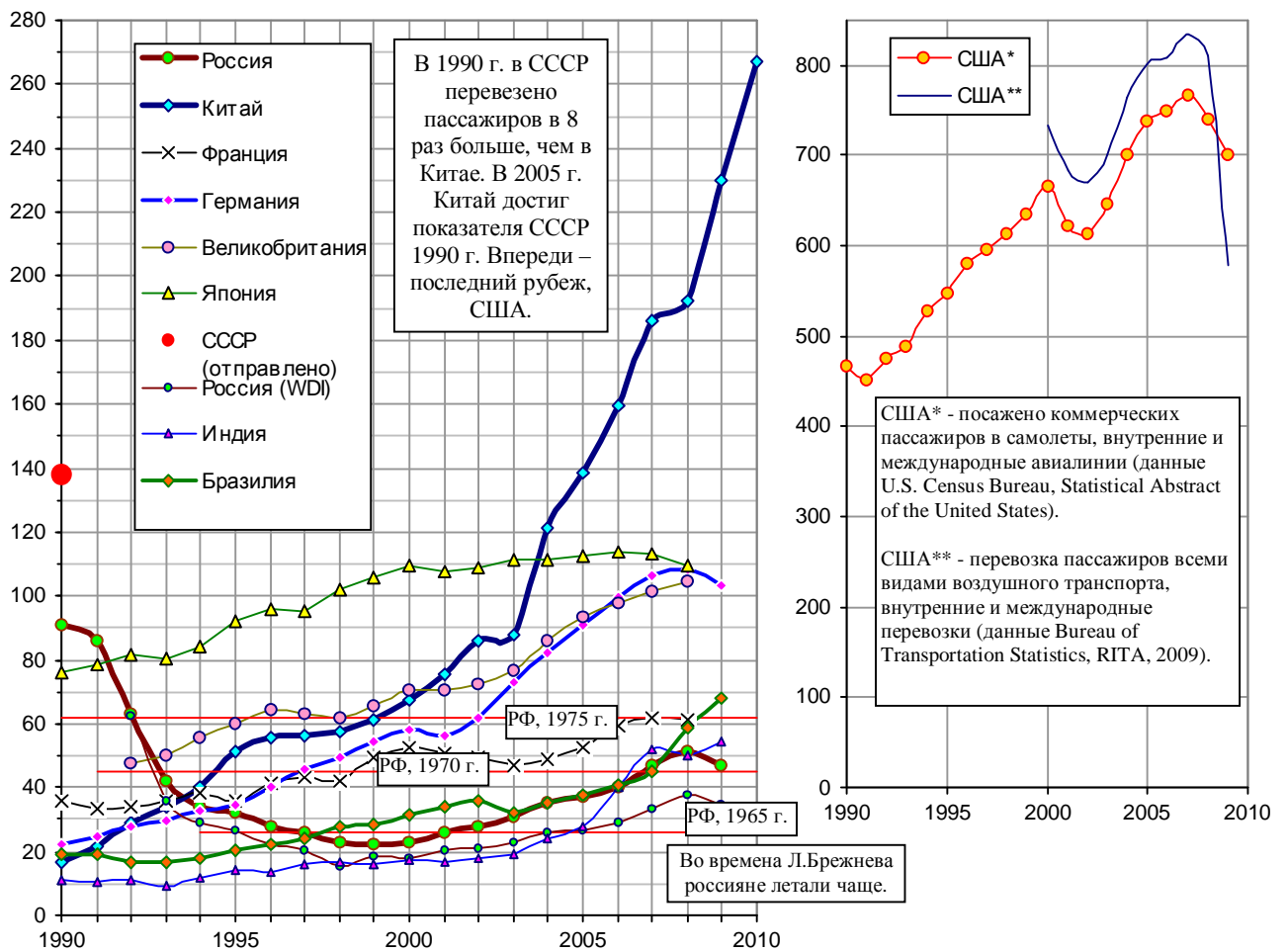
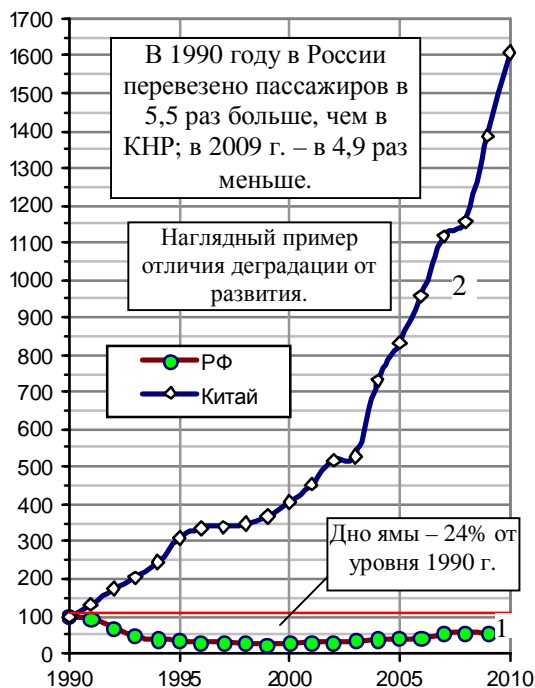


Рис. 1.289. Перевозка пассажиров воздушным транспортом России, и некоторых других государств, млн. чел. Источники: National Bureau of Statistics of China; U.S. Census Bureau, Statistical Abstract of the United States, 1995 ÷ 2009; Bureau of Transportation Statistics, RITA, 2009; Japan Statistical Yearbook; [I.6, I.3, I.35]. Для Германии, Индии, Франции, Великобритании, Бразилии – Air transport, passengers carried, млн.; источник: WDI, 2011 (World Bank).



К вопросу повышения эффективности работы и качества обслуживания.

В 1980-х средняя стоимость полета внутри страны не превышала 20% средней зарплаты, в 2000 г. – превысила 100%. Результат: в 1999 – 2006 гг. на одного россиянина в год приходилось 0,16 – 0,3 полета – уровень развивающихся стран. В развитых странах этот показатель был равен 1 – 3.

Рис. 1.290. Изменение (%) количества перевезенных гражданским воздушным транспортом пассажиров в РФ (1) и в Китае (2) по сравнению с 1990 (1990 г. = 100). Источники: Росстат [I.6]; National Bureau of Statistics of China.

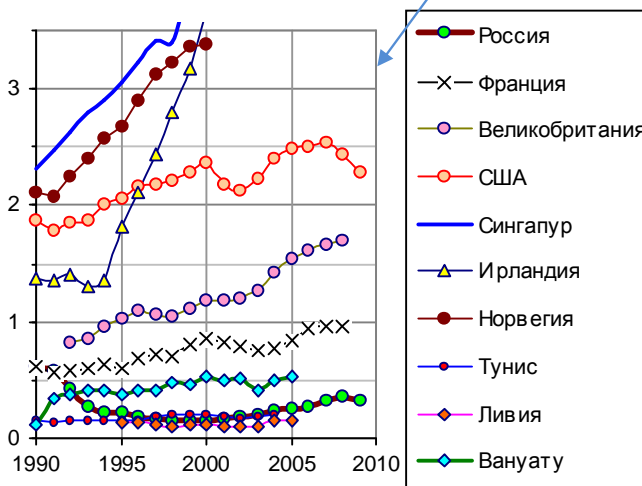
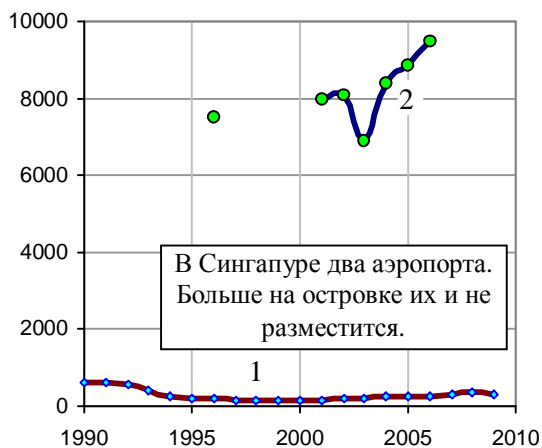
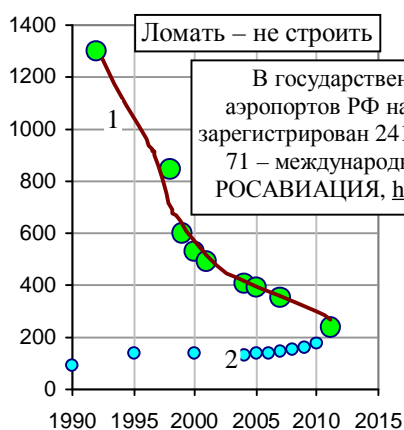


Рис. 1.291, а. Перевозка пассажиров воздушным транспортом общего назначения в РФ (1) и количество пассажиров, прилетевших в Сингапур и улетевших из него (без учета транзитных, линия 2), чел./1000 чел. населения (резидентов). Источники: Росстат [I.6]; Singapore Department of Statistics. Yearbook of Statistics Singapore 2007; ЭкспертРА.

Рис. 1.291, б. Перевезено пассажиров воздушным транспортом в расчете на одного жителя. Источники: [I.6]; NationMaster.com.



В.Путин: «В стране за последние 15 лет более чем в три раза сократилось число аэропортов» [52].
1 канал TV, 01.04.2011: «По сравнению с 2000 годом количество аэропортов сократилось на 40%».
National Bureau of Statistics of China: число аэропортов в КНР с 1990 по 2010 год увеличилось в 1,86 раз.

Страны с наибольшим количеством аэропортов (2008 г.):
США – 14951; Бразилия – 4176; Мексика - 1848

В России есть только один аэропорт способен принимать тяжелые аэробусы А380 - Домодедово. Именно «в России», а не «у России», см. ниже.
С другой стороны, наши опытные пилоты способны успешно посадить тяжелый самолет и на короткую, заросшую лесом взлетно-посадочную полосу.

Рис. 1.292. Количество гражданских аэропортов в РФ (1) и в Китае (2). Источник для Китая: BRICS, Joint Statistical Publication, 2011; National Bureau of Statistics of China. Данные для России – из разных источников.

Четвертое: уменьшилась ли стоимость билетов (рис. 1.293, 1.294)?

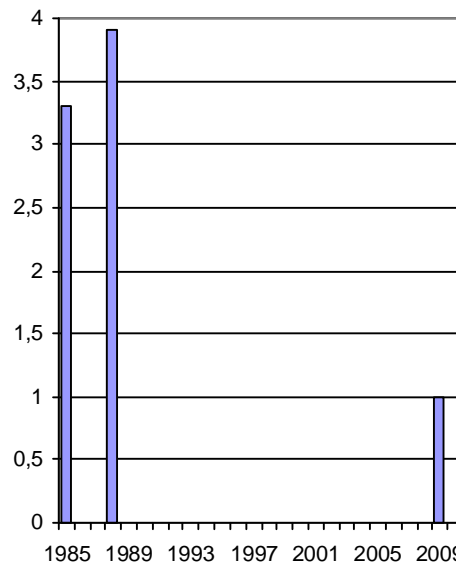
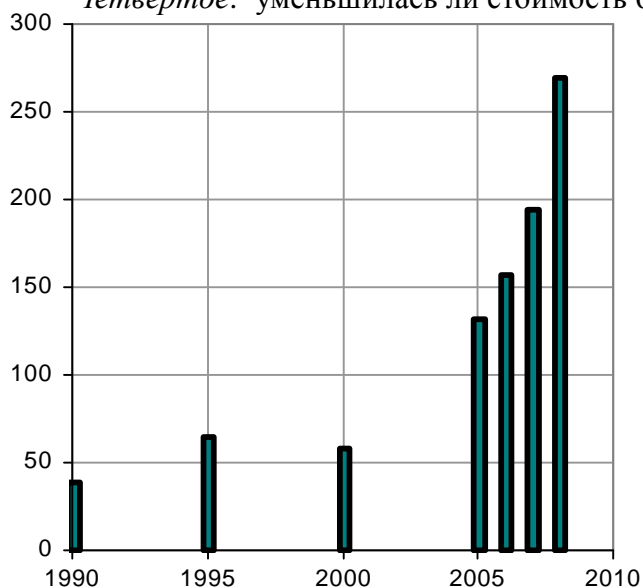


Рис.1.293. Средняя стоимость полета в салоне экономического класса самолета, в расчете на 1000 км пути, долл. Источник: [1.38], данные в рублях пересчитаны в доллары США по среднегодовым курсам.

Рис. 1.294. Количество возможных полетов по маршруту Москва - Минеральные Воды и обратно на среднемесячную начисленную зарплату в экономике. Источники: рассчитано по данным Росстата и минимальной стоимости билета по тарифу экономического класса компании «КАВМИНВОДЫАВИА» в августе 2009 года.

Пятое: увеличился ли объем перевозимых авиацией грузов (рис. 1.295)?

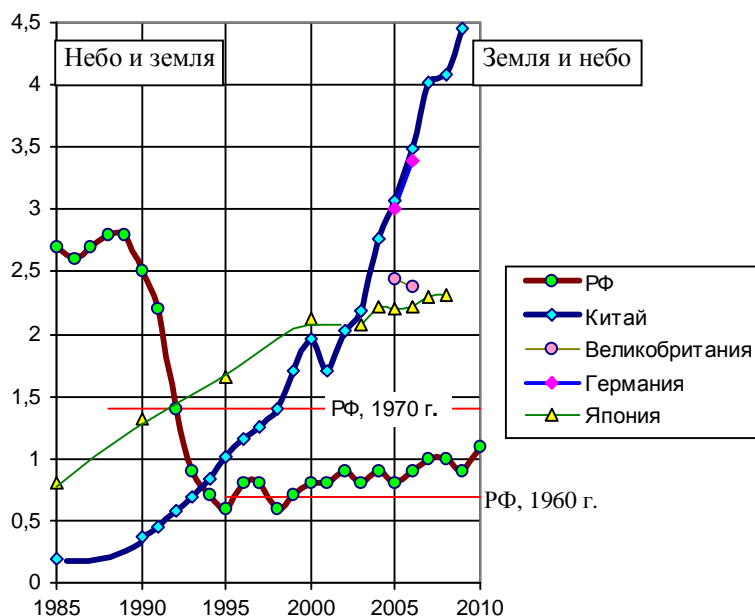


Рис. 1.295. Перевозка грузов гражданской авиацией, млн. т. Источники: [1.6]; National Bureau of Statistics of China; Japan Statistical Yearbook.

И последнее: увеличились ли поступления в государственный бюджет, какая часть доходов гражданской авиации уходит в оффшоры?

В заключение отметим, что модернизация парка воздушных гражданских судов осуществляется в нашей стране крайне медленно. Так, в 2000 г. авиакомпаниями закуплено всего 14 самолетов, в 2005 г. – 21 (0,8% от общего количества гражданских воздушных судов).

Информация к размышлению

До 2011 г. россияне были уверены, что Домодедово – наш аэропорт. И вот в феврале 2011 года Д.Медведев поручает Генпрокуратуре РФ установить, кто же является его собственником. Такая простая задача оказалась практически невыполнимой даже для Генпрокуратуры. Только 30.04.2011 года на ее официальном сайте (<http://genproc.gov.ru/>) появилось сообщение: «В ходе проверки установлено, что управление аэропортовым комплексом «Домодедово» осуществляется иностранными компаниями, зарегистрированными в офшорных зонах. Созданная схема позволяет скрыть реальных собственников и тех, кто принимает управленческие решения в аэропорту Домодедово, вывести их из-под юрисдикции Российской Федерации и препятствует органам исполнительной власти России эффективно выполнять контрольно-надзорные функции, требовать от этих организаций соблюдения федерального законодательства».

Вот и прилетели. Кто (ФИО) и когда "увел" в офшоры крупнейший аэропорт государства? Из каких конкретно офшоров им управляют? Какие иностранные компании? Ответов на эти вопросы Генпрокуратура пока не дает. "...собственником 322 объектов недвижимости аэропорта Домодедово (включая аэровокзал и топливозаправочный комплекс) стала компания «АСЬЕНДА ИНВЕСТМЕНТС ЛИМИТЕД» (Республика Кипр)..." [276]. «По данным Счетной палаты, владельцем московского аэропорта Домодедово является компания Hacienda Investments Ltd., зарегистрированная на Кипре...» [277]. Официально аэропортом владеет компания, зарегистрированная на острове Мэн [277].

Никто не сомневается, что все это сделано для процветания России, на благо нашего народа. Но не пора ли проверить другие аэропорты и морские порты, расположенные на российской земле?

Дополнительную информацию и ссылки на источники см. в книге «Российские реформы в цифрах и фактах» на сайте <http://kaivg.narod.ru> или на сайте <http://kaig.ru>