

Почему российская авиация “не взлетает”?

news

Почему российская авиация “не взлетает”?

politsturm.com

2025-03-31

2 мин. на чтение

Минпромторг в 1,5 раза сократил план по выпуску моторов для новых российских авиалайнеров, а потребности новых самолётов в импортных комплектующих ещё доходят до 80%.

По плану развития авиационной промышленности России, к 2026 г. должны были выпустить 192 двигателя для современных пассажирских самолётов. Однако Минпромторг изменил план, сократив его до 128 двигателей или в 1,5 раза, объясняя это тем, что российская авиация пока не нуждается в таком количестве силовых установок, а невостребованные двигатели лишь увеличат расходы на их хранение и консервацию.

Всё это явно идёт вразрез с утверждённой в 2022 г. Правительством программой развития гражданской авиации. Она подразумевала производство 1081 самолета к 2030 г., но уже в мае 2024 планируемое число воздушных судов сократили до 994 из-за отсутствия спроса. В итоге, на конец 2026 г. планируется ввести в строй всего лишь 42 новых лайнера, в то время как в обозримом будущем будет необходимо заменить 500 импортных лайнеров Airbus и Boeing [1].

Сохраняется серьёзная проблема в производстве бортового оборудования и комплектующих для отечественных самолётов, которое в России до сих пор не налажено. Так, пассажирский самолёт SSJ-100 на 80% состоит из иностранных комплектующих, и где искать им замену – непонятно. Пока их пополнение идёт через «серые схемы» из дружественных стран, но это лишь временная мера [2]. Всего российский авиапарк насчитывает более тысячи самолётов, 800 из которых зарубежного производства [3].

В таком положении отечественная авиация была не всегда. В своё время на долю СССР приходилось 15% от всех произведённых самолётов в мире, и он демонстрировал внушительные достижения в авиастроении. Два наиболее ярких примера: самый большой самолёт Ан-225 «Мрия» и первый сверхзвуковой пассажирский самолёт, поднявшийся в небо, Ту-144.

Советский Союз был одним из немногих государств, которые могли позволить себе полный цикл производства самолёта, начиная от планера и заканчивая бортовым оборудованием. Он производил самолёты не только для себя, но и на экспорт. Страну объединяла сеть из более чем 1300 аэропортов, и купить авиабилет на перелёт внутри региона за 2 рубля было обыденностью [4] [5].

Что же стало с доставшимся России по наследству от СССР авиастроением?

Пришедшие к власти капиталисты объявили, что советские самолёты маломощны и прожорливы, а следовательно нерентабельны и конкуренции не выдержат. Говоря иными словами, они не смогут никого обогатить. Это при том, что советская авиация была детищем плановой экономики, где чистая прибыль никогда не была в приоритете.

Сегодня российский класс капиталистов попал под жесточайшие санкции. Возрождение авиапрома требует от него значительных и долгосрочных капиталовложений. Однако, в нестабильных условиях рынка, рисковать своими миллиардами желающих нет.

Одновременно через обходные пути, капиталисты не оставляют попыток обеспечить иностранный авиапарк импортными деталями. Что же до реализации программ возрождения авиационной промышленности, то вместо этого происходит лишь активное освоение народных денег. Миллиарды вливаются и оседают в госкорпорациях и выводятся в офшоры, а все стратегии остаются только на бумаге.

Таким образом, в условиях капитализма российская авиация не восстанет из пепла точно птица феникс. Только после национализации средств производства в интересах рабочего класса, возможно создать передовую промышленность и экономику. Вот тогда и отечественная авиация сможет вновь расправить крылья, а авиаперелёты станут дешёвыми и доступными для трудового народа.

Источники:

[1] Известия — «Сухой» счет: план выпуска двигателей для SSJ-100 и MC-21 сократили в 1,5 раза от 5 декабря 2024 г.

[2] Новые известия — «Конструктор ОКБ «Сухой» о катастрофе с SSJ-100 — с двигателями у нас большие проблемы» от 12 июля 2024 г.

[3] Аргументы и факты — «Сколько в России самолетов, авиакомпаний и аэропортов?» от 4 мая 2022 г.

[4] Forbes — «Не супер jet: почему Россия разучилась строить самолеты» от 28 ноября 2024 г.

[5] Журнал ПРЕДСЕДАТЕЛЬ — «Когда у села были крылья» дата обращения: 18 декабря 2024 г.

Оригинальная статья