2020-06-09 **Нужен разумный государственный подход**



Депутат Государственной Думы Сергей Гаврилов о перспективах отечественного авиастроения в условиях кризиса

Как отразится спровоцированный коронавирусом новый виток мирового экономического кризиса на отечественном авиастроении? Об этом рассказал депутат Государственной Думы Сергей Гаврилов (фракция КПРФ), которого связывает с коллективом Воронежского авиазавода давняя дружба и сотрудничество.

Хорошие новости из Воронежа

Воронежское акционерное самолетостроительное общество порадовало новостями. Руководитель предприятия Александр Ярчевский сообщил о стыковке агрегатов планера первого летного образца Ил-96-400М. Это будет пассажирский самолет, который до конца года воронежские авиастроители намерены передать на летно-испытательную станцию для проведения испытаний.

Новость отрадная, особенно если учесть ту обстановку, в которой приходится работать отечественным строителям самолетов. На сложную ситуацию в отечественном авиапроме, его недостаточное финансирование не раз указывал председатель ЦК КПРФ Геннадий Зюганов.

В частности, комментируя проект бюджета-2020, он сказал: «В советские годы мы по праву гордились самым передовым в мире авиапромом, самыми надёжными самолётами. А сегодня Минфин предлагает нам гордиться... «щедрым» финансированием авиапрома,

заложенным в проекте Бюджета-2020: 51,5 млрд. в 2020 году и 45,6 млрд — в 2021-м. Это полторы цены одного пассажирского самолёта «Эйрбас А380»! Политика правительства явно нацелена не на взлёт отечественного авиапрома, а на то, чтобы он окончательно спикировал в пропасть».

Но даже в таких условиях Воронежскому авиазаводу удалось сохранить уровень профессионалов, которым по-прежнему под силу выполнение сложных задач. «Ил-96-400М будет оборудован самым современным радиосвязным и пилотажно-навигационным оборудованием. Такое оборудование соответствует требованиям международных авиалиний. Это касается навигации и связи. Важно, чтобы коллектив ВАСО и дальше не терял, а приумножал компетенции в авиастроении», - комментирует событие депутат Сергей Гаврилов.

Депутат от Воронежской области Сергей Гаврилов вносит и свой вклад в то, чтобы в сложных условиях кризиса ВАСО не растерял высококвалифицированные кадры. При поддержке депутата на предприятии проходят многие мероприятия, направленные на сплочение коллектива, формирование корпоративной культуры: конкурсы профессионального мастерства, спортивные состязания, культурные акции. В течение многих лет лучшие молодые авиастроители получают именные стипендии Сергея Гаврилова.

Поддержку авиаперевозок нужно увязывать с помощью всему авиапрому

Как же сделать, чтобы хорошие новости от предприятий российского авиапрома стали нормой, а не исключением? Чтобы его предприятия работали не вопреки ситуации, а благодаря государственной поддержке? Недавно это обсуждалось в Совете Федерации на Круглом столе, посвященном реализации программы развития авиационной промышленности РФ.

Увы, в последние годы Россия не обеспечила полноценного присутствия на мировом рынке гражданского авиастроения. К сожалению, доля Российской Федерации на рынке военных вертолетов сегодня 20%, гражданских около 3%, а на рынке гражданского самолетостроения и вовсе доли процентов.

Депутат Сергей Гаврилов уверен, что озвученные недавно государственные меры помощи авиакомпаниям положительно скажутся на отечественном самолетостроении: «Обещания широкой поддержки авиаперевозок впервые увязаны с работой авиапрома, гражданского авиастроения. Сейчас остро стоит вопрос о лизинговых платежах в валюте и внутренних высоких ценах на авиакеросин. Также расходы на услуги аэропортов не снижаются. При этом спрос населения на перевозки, в том числе на чартерные маршруты, из-за эпидемии коронавируса, дальнейшего обнищания населения упал».

Авиационная мощь страны базируется на внутренних перевозках. Лидер КПРФ Геннадий Зюганов не раз подчеркивал, что страна в одиннадцать часовых поясов не может полноценно существовать без собственного производства гражданских самолетов. Нам нужны развитые региональные маршруты. Федеральные округа должны быть связаны перелетами напрямую. И здесь государству нужно увеличивать объем дотаций на внутренние перевозки, считает он.

«Региональные авиакомпании, которые используют для перевозок свои самолеты, нужно поддержать. Авиалайнеры средней вместимости особо востребованы в настоящее время. Поддержка региональных перевозок, безусловно, усилит экономическую мощь страны», - отмечает Сергей Гаврилов.
Что касается развития гражданского авиастроения, то, по мнению депутата, нужны субсидирование лизинга, приобретение и обслуживание отечественных воздушных судов, кредитная поддержка авиационных предприятий, финансирование научных разработок.
Сергей Гаврилов убежден, что нынешний кризис - самое подходящее время для рывка. Например, нужно подумать, чтобы адаптировать Sukhoi Superjet, перевести его в значительной степени на отечественные комплектующие. Таким образом, будут снижены издержки его производства, а уменьшение себестоимости лайнера может серьезно повысить его привлекательность в глазах мировых авиакомпаний.

Даешь отечественное обслуживание самолетов!

Отдельная тема - обслуживание самолетов, считает Сергей Гаврилов. «Сила авиационной промышленности Советского Союза была в том, что в каждом аэропорту у нас были склады запчастей: комплектующие меняли в течение получаса. А сейчас на это уходит до месяца, - отметил депутат. - В результате воздушные суда генерируют убытки. Нам нужно дешевое послепродажное обслуживание, быстрая поставка комплектующих, подготовка кадров».
Необходимо вывести на рынок и другие отечественные модели региональных самолетов, такие как Ил-114 и МС-21. А также восстановить программу производства для авиалиний модернизированного, современного Ил-96-400, который будет востребован для магистральных перевозок, например на Дальний Восток, Урал. России также необходим собственный новый ближнемагистральный самолет вместо Ту-134 и Як-42, считает депутат.
Пришло время отказаться от косвенной поддержки западных авиастроительных компаний. Для поддержания отечественных авиакомпаний приходится оплачивать лизинг воздушных судов, в том числе и тех, что сейчас не используются. Поскольку машины произведены на Западе, то и получателями платежей оказывается зарубежная авиапромышленность... При разумном государственном подходе можно вывести российские самолеты на широкий международный рынок.