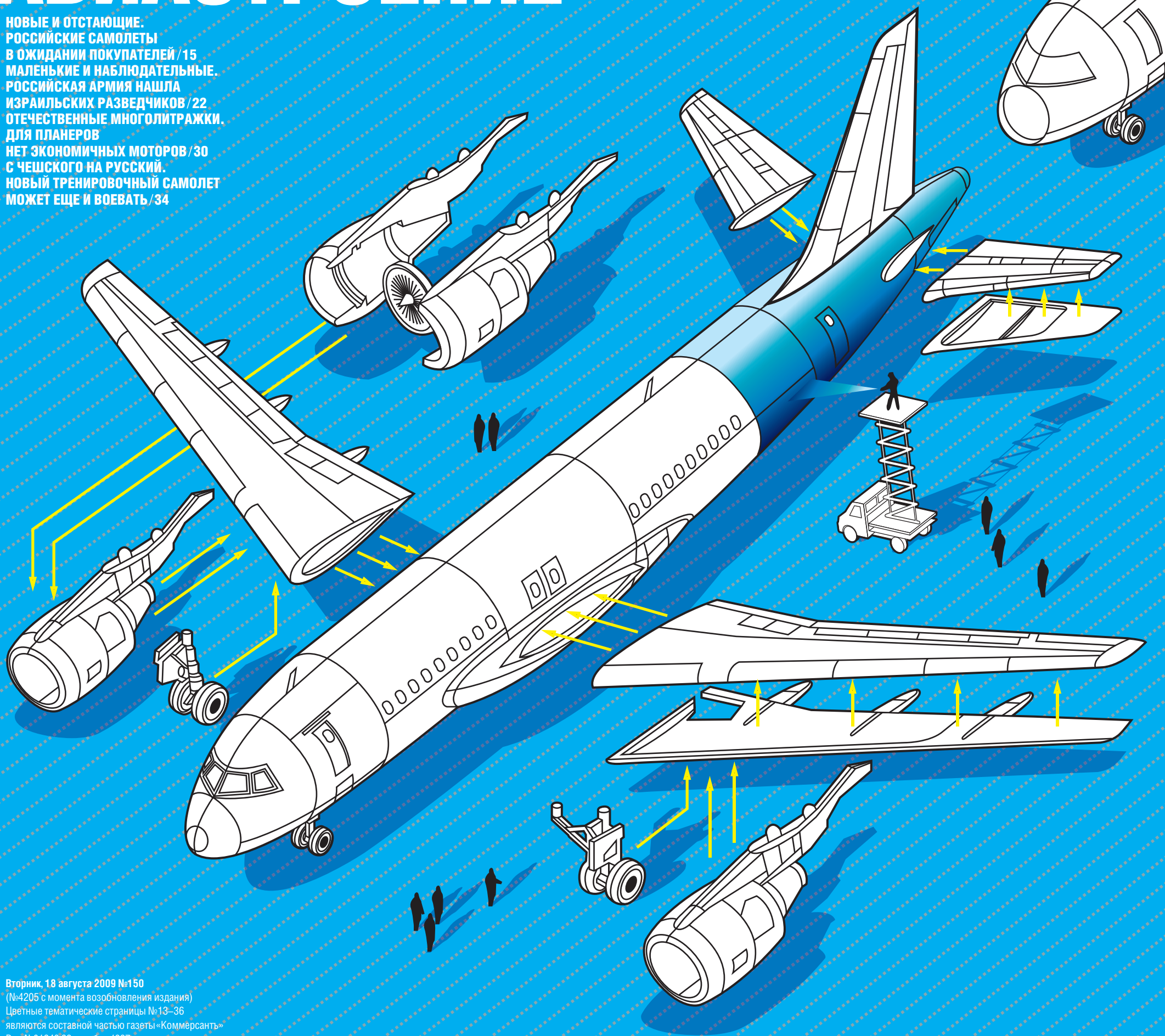


АВИАСТРОЕНИЕ

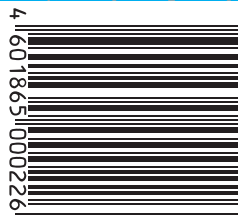
НОВЫЕ И ОТСТАЮЩИЕ.
РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ
В ОЖИДАНИИ ПОКУПАТЕЛЕЙ /15
МАЛЕНЬКИЕ И НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЕ.
РОССИЙСКАЯ АРМИЯ НАШЛА
ИЗРАИЛЬСКИХ РАЗВЕДЧИКОВ /22
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МНОГОЛИТРАЖКИ.
ДЛЯ ПЛАНЕРОВ
НЕТ ЭКОНОМИЧНЫХ МОТОРОВ /30
С ЧЕШСКОГО НА РУССКИЙ.
НОВЫЙ ТРЕНИРОВОЧНЫЙ САМОЛЕТ
МОЖЕТ ЕЩЕ И ВОЕВАТЬ /34



Вторник, 18 августа 2009 №150
(№4205 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №13–36
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE





Всегда на шаг впереди

Новое поколение Боинг-737. Постоянное совершенствование технологий для достижения
Вашего успеха. Дополнительная информация на сайте www.boeing.ru

737

BOEING



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«АВИАСТРОЕНИЕ»

СЛИЯНИЕ
И РАЗРУШЕНИЕ

Библейское «и съели тощие и худые коровы прежних семь коров тучных...но не приметно было, что они вошли в утробу их: они были так же худы видом, как и сначала» — словно писанное с натуры описание российской экономики последних двух лет. Поиск эффективного собственника, как правило оканчивающийся разбазариванием активов некогда эффективной компании, не обошел стороной и авиацию. Альянсу региональных авиакомпаний AirUnion указали на частый срыв рейсов, долги за авиатопливо и завышенную цену билетов. В итоге, как известно, госпакет акций компаний, входящих в альянс, был передан «эффективному собственнику». Последний предложил вполне здравую идею создания на базе альянса альтернативы «Аэрофлота» с упором на внутреннюю маршрутную сеть. Но что-то застопорилось с придумыванием названия компании, а потом входящие в альянс компании стали заведомыми судами по банкротным делам. Самолеты их попали под арест, маршрутную сеть растащили более жизнеспособные авиаторы, а поставщики керосина вовсе потеряли надежду на возвращение долгов со стороны нового владельца авиакомпании и сами задумались о банкротстве. Очевидно, они станут следующими в цепочке предприятий, ждущих прихода «эффективного собственника».

При этом в создаваемой компании нет даже организационной ясности. «Атлант-Союз», который должен был стать костяком нового перевозчика (а Внуково — базовым аэропортом) с идеей распрощался как минимум до конца этого года. Кто именно будет руководить новой структурой — тоже не ясно: слишком много претендентов на эту роль. Да еще кризис, который совсем не вовремя сделал авиатранспортный бизнес нерентабельным, а заказчиков современных российских самолетов, некоторые из которых даже построены в металле, неплатежеспособными. Впрочем, неутешительный прогноз по восстановлению авиатранспортного бизнеса может сказаться на отрасли положительно. Во всяком случае, «эффективные собственники» другими авиакомпаниями какое-то время интересоваться не будут.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

НЕРАВНЫЙ СЧЕТ
У РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ОСТАЕТСЯ ПОТРЕБНОСТЬ В САМОЛЕТАХ, НЕСМОТРИ НА КРИЗИС И ПАДЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК, ПОСКОЛЬКУ ФЛОТ НАДО ЕСЛИ НЕ РАСШИРЯТЬ, ТО, ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, ОБНОВЛЯТЬ. ОДНАКО ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА РОССИЙСКОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ ПО-ПРЕЖНЕМУ ВЫГЛЯДИТ СКРОМНЕЕ ПО СРАВНЕНИЮ С ИНОСТРАННЫМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ.

ВАЛЕНТИН СЕРГЕЕВ



SSJ — ПЕРВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ, РАЗРАБОТАННЫЙ В РОССИИ ПОСЛЕ РАСПАДА СССР. СПРОС НА НЕГО ОЦЕНИВАЕТСЯ МИНИМУМ В 350 МАШИН

С МЕЧТОЙ О НЕБЕ Кризис, обваливший мировую экономику в 2008 году, является самым крупным глобальным экономическим потрясением со времен второй мировой войны, а потому многие аналитики сходятся во мнении, что 2009 год скорее обозначит точку прекращения падения, нежели обнаружит хоть сколько-нибудь значительные признаки роста. По прогнозам МВФ, рост мировой экономики в 2009 году составит всего лишь 0,2%. В 2010 году мировая экономика начнет медленно выбираться из кризиса, хотя ожидаемый показатель роста в 3% далек от аналогичных показателей периода экономического бума 2003–2008 годов. В феврале и Минэкономразвития России изменило собственные предыдущие прогнозы, понизив предварительную оценку роста ВВП РФ в 2008 году до 5,6% с прежних 6,0%. МВФ и ОЭСР в своем прогнозе от марта полагают, что в силу чрезвычайно высокой зависимости от сырьевого экспорта Россия станет одной из самых стремительно падающих экономик. Безусловно, та-

ЕМКОСТЬ РЕГИОНАЛЬНО-БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНОГО СЕГМЕНТА (60–120 КРЕСЕЛ) ДО 2028 ГОДА СОСТАВИТ БОЛЕЕ 6,5 ТЫС. САМОЛЕТОВ, ИЗ КОТОРЫХ ДОЛЯ РОССИИ И СНГ — ПРИМЕРНО 6%



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

кой прогноз привел к значительному изменению планов развития бизнеса всеми без исключения авиакомпаниями.

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) признают факт «сжатия спроса на продукцию гражданской авиационной промышленности, тесно связанного с падением объемов ВВП и потребности в перевозках».

Тем не менее ОАК, объединившая основные конструкторские и производственные активы российской авиационной промышленности, исходит в прогнозах в основном из имеющегося портфеля заказов и собственных бизнес-планов. Портфель твердых и предварительных заказов граждан-

ских самолетов ОАК, по данным на июль, состоял из 158 магистральных и региональных самолетов (см. таблицу). Осуществить их поставку планируется в 2009–2014 годах; таким образом, в год должно быть произведено в среднем по 31 самолету. Это высокий темп. До сих пор ежегодный объем поставок не превышал десятка единиц. Нужно отметить, что как минимум 63 самолета из этого портфеля предназначены для иностранных заказчиков, а еще 6 — для управления делами президента и МЧС России.

«Периодические спады закономерны для мировой экономической системы и носят, как правило, среднесрочный



ОАО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД
ЭЛЕКТРОСТАЛЬ

Поставщик предприятий аэрокосмической отрасли

г. Электросталь, Московская область, www.elsteel.ru

Реклама



ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВ

ПРОБЛЕМА РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА — НЕСПОСОБНОСТЬ ВЫПУСТИТЬ В ОГОВОРЕННЫЕ СРОКИ ДОСТАТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ

характер. Также важно отметить, что рынок авиационных перевозок и авиапроизводства характеризуется цикличностью, где рост сменяется спадом и наоборот. Принимая во внимание анализ статистических данных по развитию отрасли с учетом негативных факторов, можно сказать, что кризисные явления оказывают лишь временное влияние на снижение темпов роста (либо падение рынка), а затем в течение, как правило, трех лет рынок выходит на прежние темпы развития и рост», — говорит Ольга Каюкова, директор по связям с общественностью «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС).

В портфель заказов ОАК входят магистральные Ил-96—300, Ил-96—400Т, Ту-204—100В и Ту-204СМ и региональный Ан-148, которые производятся или могут производиться Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО), ульяновским авиазаводом «Авиастар-СП» или Казанским авиационно-производственным объединением. Однако большинство заказов — более 70% — носят предварительный характер. Практика же показывает, что предзаказы в России нередко остаются на бумаге.

Более того, этот план составлен без учета продаж нового реактивного регионального самолета Sukhoi Superjet

ПО ПРОГНОЗАМ IATA, ВЫРУЧКА АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ В 2009 ГОДУ СНИЗИТСЯ НА 15%, ЧТО СОСТАВИТ \$448 МЛРД, УБЫТКИ СОСТАВЯТ \$9 МЛРД

100 (SSJ) производства ГСС, дочерней компании госхолдинга «Сухой», и итальянской Alenia Aeronautica. ГСС, судя по отчету за 2008 год, планирует продать 285 самолетов на российском и постсоветском пространстве и 755 к 2024 году — на мировом рынке. Исходя из этого, производственный план предусматривает выпуск не менее 70 самолетов в год. «По нашим оценкам, емкость регионально-ближнемагистрального сегмента от 60—120 кресел до 2028 года составит более 6,5 тыс. самолетов, из которых доля России и СНГ — примерно 6%. Эти показатели соотносятся и с оценками ведущих мировых авиапроизводителей. Спрос российских авиакомпаний на региональные и ближнемагистральные самолеты оценивается на уровне 350—400 штук, что составляет около 35% от общей потребности в парке», — говорит Ольга Каюкова.

ДЕНЬГИ РЕШАЮТ ВСЕ Стимулировать спрос авиастроители предлагают деньгами. В частности, поддержкой лизинговых схем закупок самолетов, в том числе путем увеличения размера субсидий авиакомпаниям. Речь может идти о выделении из бюджета 30 млрд рублей на эти цели.

Такая мера может помочь реализовать амбициозные планы ОАК. В частности, окупить программу выпуска семейства региональных реактивных самолетов Ан-148 на ВАСО. Окупаемость, по подсчетам специалистов корпорации, будет достигнута при выпуске 200—250 самолетов. «При выходе на темп выпуска более 24 самолетов в год проект станет обеспечивать возврат инвестиций», — заявили ВГ в ОАК.

Еще одной своей потенциально успешной программой ОАК считает производство среднемагистрального самолета Ту-204СМ. Завершить сертификацию этой модификации самолета Ту-204, наиболее крупными эксплуатантами которого в настоящее время являются авиакомпании «Владивосток Авиа» и Red Wings, планируется в 2010 году. «Авиастар-СП» в данный момент способен выпускать по одному Ту-204 в месяц.

При этом в ОАК признают, что наряду с чисто производственными проблемами помешать реализации планов корпорации может нехватка людских ресурсов. «На пике производственной загрузки „Авиастар-СП“ может не хватать до 800 основных производственных ра-

бочих (ОПР)», — говорит представитель ОАК. ВАСО в 2008 году увеличило число ОПР на 120 человек.

ЧУЖИЕ КРЫЛЬЯ Крупнейшие мировые производители авиатехники американский Boeing и европейский Airbus существенно расширили свое присутствие в России за последние пять лет. Их суда уже занимают, по разным оценкам, от трети до половины парка российских перевозчиков. По данным Airclaims на середину июля, из 915 коммерческих пассажирских и грузовых самолетов, эксплуатируемых в России, 200 единиц составляют воздушные суда Boeing, 124 — Airbus, 591 единица — самолеты советского и российского производства.

Согласно уточненному прогнозу Boeing, подготовленному к Международному авиационно-космическому салону (МАКС-2009) в Жуковском, России и странам Центральной Азии в ближайшие 20 лет понадобится 1570 коммерческих самолетов. В основном — 1050 штук — так называемых однопроходных самолетов по терминологии специалистов Boeing, к которым относятся прежде всего среднемагистральные Boeing 737 и A320.

То есть каждый год авиакомпании должны получать по 78 самолетов, и можно предположить, что уж не меньше половины от этого количества придется на Россию.

Для сравнения: в августе 2005 года Boeing прогнозировал, что России и странам СНГ понадобится 1340 ➔

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ ОАК НА ПОСТАВКУ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ				
ЗАКАЗЧИК	СТАТУС ЗАКАЗА	ТИП ВОЗДУШНОГО СУДНА	КОЛИЧЕСТВО	ПЕРИОД ПОСТАВКИ
IRAN AIR TOUR (ИРАН)	ТВЕРДЫЙ	ТУ-204СМ	5	2011–2012
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ИРАНА (ИРАН)	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ТУ-204СМ	50	2010–2018
«АТЛАНТ-СОЮЗ»/«РОСАВИА»	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ТУ-204СМ	15	2011–2012
RED WINGS	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ТУ-204–100В	9	2010–2012
УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛАМИ ПРЕЗИДЕНТА РФ	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ИЛ-96–300	2	2010
WORLD AVIATION MAINTENANCE (США)	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ИЛ-96–400Т	8	2010–2014
ГТК «РОССИЯ»	ТВЕРДЫЙ	АН-148	6	2009–2010
«ПОЛЕТ»	ТВЕРДЫЙ	АН-148	10	2010–2012
«МОСКОВИЯ»	ТВЕРДЫЙ	АН-148	10 (+5)	2010–2012
«АТЛАНТ-СОЮЗ»/«РОСАВИА»	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148	30	2010–2012
«АНГАРА»	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148	4	2012–2013
УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛАМИ ПРЕЗИДЕНТА РФ	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148	2	2010
МЧС РОССИИ	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148 МЕДИКО-ЭВАКУАЦИОННЫЙ	2	2011
ВСЕГО			158	

по данным ОАК. по состоянию на 14 июля 2009 года.



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ОБЪЕДИНЕННАЯ
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

РЕКЛАМА

Объединенный потенциал ведущих авиапредприятий — будущее высокотехнологического развития России

*Самолетостроение —
ключевое для нас направление.
Дмитрий Медведев*

*Россия была, есть и, конечно, останется
крупной авиационной державой.
Владимир Путин*

www.uacrussia.ru

101000, Москва, Уланский пер., д. 22, стр. 1
Телефон: +7(495) 926-1420 • Факс: +7(495) 926-1421

самолетов, из них больше половины придется на воздушные суда типа Boeing 737.

До кризиса Boeing прогнозировал потребность в самолетах в период 2008–2027 годов в 950 единиц на общую сумму \$70 млрд. Таким образом, несмотря на кризис и первоначальное удовлетворение потребностей российских авиаторов во флоте, американский производитель прогнозирует рост поставок.

Представители Boeing достаточно оптимистично смотрят на российский рынок самолетов, но признают, что с учетом кризиса речь идет не о ближнесрочной перспективе. «Наш прогноз — это еще одно подтверждение уверенности в том, что экономические трудности будут преодолены и авиакомпания будут наращивать парк современных экономических и комфортабельных самолетов», — говорит директор по связям с общественностью Boeing в России/СНГ Дмитрий Хрол.

По его словам, «Россия и СНГ — это приоритет для Boeing». «По нашим оценкам, в следующие 20 лет в этом регионе заказчикам понадобятся самолеты на сумму около \$90 млрд, — говорит господин Хрол. — И у Boeing есть все необходимые составляющие для успешного развития долгосрочных партнерских отношений с заказчиками».

Концерн Airbus, по данным представителя компании, свой подкорректированный в связи с кризисом прогноз представит не ранее сентября. Пока известно только, что Airbus несколько снизил свои ожидания в части роста пассажиропотока в России. По данным концерна, в ближайшие десять лет рост объема внутренних и международных авиaperевозок в среднем составит 5,6%, что больше, чем в среднем в мире (4,6%). Хотя еще в прошлом году европейцы прогнозировали среднегодовой рост объема авиационных перевозок в России на уровне 6,2%.

Тогда же, в марте 2008 года, Airbus предполагал, что в ближайшие 20 лет российские авиакомпании приобретут 921 пассажирский лайнер, которые понадобятся им как «для замены устаревающей техники, так и для расширения парка воздушных судов». Среди них около 800 единиц составят узкофюзеляжные самолеты, которые на настоящий момент очень активно эксплуатируются российскими авиакомпаниями, и около 120 — широкофюзеляжные лайнеры, которые позволят удовлетворить растущий спрос на перевозки большой протяженности.

Можно предположить, что осторожный прогноз Airbus ближе к реальному положению дел в отрасли. По прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта, выручка авиaperевозчиков в 2009 году снизится на 15%, что составит \$448 млрд, убытки составят \$9 млрд. Для сравнения: после событий «9/11» выручка авиакомпаний снизилась лишь на 7%, но на восстановление утраченных позиций при довольно стабильной общемировой экономической ситуации ушло практически три года.

В нынешней же ситуации у авиакомпании просто нет денег для обслуживания лизинговых платежей. Они теряют ликвидность и возможность внешних заимствований ввиду их дороговизны. Так что деньги на «стремительную» замену парка придется испрашивать у государства. Все планы по оптимизации парков были сформированы еще до кризиса. Бизнес-планы, включая развитие маршрутных сетей, были составлены еще без учета сегодняшней ситуации. Текущие поставки ВС были спланированы и законтрактованы года два-три назад, на фоне бурного роста пассажиропотоков.

В поисках возможных решений, хоть как-то сглаживающих последствия кризиса, сегодня отрасль авиaperевозок проводит глобальную реструктуризацию. В 2008 году произошло три крупных объединения: Delta приобрела Northwest Airlines, Lufthansa договорилась о покупке Austrian Airlines, альянс Air France-KLM присоединил Alitalia. На большом количестве маршрутов снижается частота

ТЕКУЩИЕ ПОСТАВКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ БЫЛИ СПЛАНИРОВАНЫ И ЗАКОНТРАКТОВАНЫ ГОДА ДВА-ТРИ НАЗАД, НА ФОНЕ БУРНОГО РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКОВ



ЗАКАЗЫ НА SSJ				
ЗАКАЗЧИК	ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА (ТИП САМОЛЕТА)	КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ	ОПЦИОН	СТАТУС
«АЭРОФЛОТ»	SSJ100/95B	30	0	ДОГОВОР О ПОСТАВКЕ
ФИНАНСОВАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ	SSJ100/95B	10	0	ДОГОВОР КУПЛИ-ПРОДАЖИ
AIRUNION	SSJ100/95B	15	15	ДОГОВОР ПОСТАВКИ
«ДАЛЬАВИА»	SSJ100/95LR	6	4	ДОГОВОР ПОСТАВКИ
ITALI	SSJ100/95LR	10	10	ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ
«АРМАВИА»	SSJ100/95LR	2	2	ДОГОВОР ПОСТАВКИ
ASSET MANAGEMENT ADVISORS	SSJ100/95LR	5	0	КОНТРАКТ
НЕНАЗЫВАЕМЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОКУПАТЕЛЬ	SSJ100/95LR	20	0	КОНТРАКТ
«АВИАЛИЗИНГ»	SSJ100/95B	24	0	КОНТРАКТ
ВСЕГО		122	31	

рейсов. Некоторым авиакомпаниям приходится и вовсе аннулировать маршруты и перестраивать маршрутные сети. А некоторые и вовсе выходят из игры.

В ближайшей перспективе эксперты предвидят реструктуризацию существующего портфеля заказов, наиболее радикальные аналитики полагают, что реструктуризация существующих сделок и снижение темпов формирования новых заказов приведет к падению темпов производства у ведущих авиапроизводителей.

НЕТ В НАЛИЧИИ «На мой взгляд, российским авиакомпаниям нужно три основных типа самолетов», — говорит бывший начальник службы планирования и развития парка воздушных судов «Аэрофлота» Сергей Колтович. Это, во-первых, региональный турбовинтовой самолет вместимостью 50–75 мест и дальностью полета до 1,5 тыс. км. Таких самолетов, по оценкам господина Колтовича, в ближайшие восемь-десять лет нужно «несколько десятков» — от 50 до 100 единиц. «Такие суда особенно нужны для подвоза пассажиров в тех аэропортах и регионах, которые претендуют на звание регионального хаба. В России наберется порядка пяти таких регионов», — считает эксперт.

Во-вторых, перевозчикам требуется новый эффективный реактивный региональный самолет, рассчитанный на перевозку 80–130 пассажиров на расстояние до 3,5 тыс. км.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ МЫ ЕЩЕ ПОЛЕТАЕМ?

Андрей Хазин, зампред комитета совета федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности:

— Полетаем. Конечно, нынешнее отечественное самолетостроение неконкурентоспособно, но поставить на нем крест было бы ошибкой. Мы были сильны в советское время в этой области, и сейчас есть шансы поднять авиапромышленность на уровень. Для этого нужно найти молодых, амбициозных людей, которые помогут вытянуть отрасль и привлекут инвестиции. Нет смысла оставлять на ключевых постах лиц советской эпохи, которые не понимают законов конкуренции и тормозят развитие.

Александр Лебедев, владелец национальной резервной корпорации:

— Конечно, российское самолетостроение показывает неплохие результаты для периода кризиса. И не стоит противопоставлять отечественные самолеты зарубежным. В идеале нужно одновременно развивать свой авиапром и недостающие самолеты закупать за границей. Но для этого надо создавать хорошие условия не только для российской авиапромышленности, но и для ввоза иностранных самолетов. В реальности не делается ни того ни другого, и работа ОАК, в которую вложили столь много денег, неудовлетворительна. Отечественному самолетостроению не помогут такие меры, как 20-процентные пошлины на иностранные самолеты.

Андрей Нечаев, президент банка «РОССИЙСКАЯ ФИНАНСОВАЯ КОРПОРАЦИЯ», в 1992-1993 годах министр экономики:

— У нашей авиации есть серьезный шанс не просто выжить, а занять достойное место на мировом рынке. В военной области это факт. И технологии не потеряны — надо только перенести и применить их в гражданском секторе. Впрочем, не надо, как в советское время, стремиться все делать самим: и заклепки, и приборы ночного видения. Весь мир идет по пути кооперации. И если мы отстали в электронике и двигателях, надо включать кооперацию. Но не просто покупать двигатели, а заманивать иностранцев в совместные производства. И не обязательно в России.

Анатолий Лисицын, депутат госдумы, бывший губернатор ярославской области:

— Смотря где. На сверхмагистралах мы свою нишу давно потеряли. «Боинги» ее заняли всерьез и надолго. На этот рынок уже не вернуться никогда. А вот со своим Superjet мы вполне можем занять нишу на средних магистралах. Сейчас уже никто не говорит о выпуске старых отечественных самолетов — их век уже давно прошел. Но современные SuperJet мы должны выпускать, хотя бы для использования на внутренних перевозках.

И, наконец, среднемагистральный самолет вместимостью от 120 до чуть более 200 мест. Воздушные суда в данных сегментах нужны российским авиакомпаниям в примерно равных пропорциях, с перевесом в пользу среднемагистральных. Два последних сегмента нужны авиакомпаниям в равной пропорции — 50 на 50, каждого типа — всего около 600 машин (с учетом рынка СНГ).

Однако пока закрывает эти потребности не российский авиапром. Сегмент региональных турбовинтовых самолетов представлен только «советским» Ан-24. Иностранные предложения в данном сегменте — это прежде всего современный Q400 канадской компании Bombardier, уже снятые с производства Q200/300 и европейские ATR-42/72.

На сегмент региональных реактивных самолетов как раз делают ставку российские авиастроители и чиновники. Речь отчасти идет о российско-украинском Ан-148, серийное производство которого должно начаться в этом году на ВАСО, и в первую очередь о SSJ, проходящем сейчас летные испытания. Что же касается третьего упомянутого сегмента, то здесь вне конкуренции семейства Boeing 737 и A320. Существующие российские среднемагистральные самолеты Ту-204/214 и перспективный Ту-204СМ экспертов не вдохновляет: по экономике он хуже, чем Boeing 757, а последний уж скоро десять лет как снят с производства. Проект же создания нового «Магистрального самолета XXI века» (МС-21) пока только на стадии реализации, сам самолет должен выйти на рынок не ранее 2015 года.

«Дальнемагистральные самолеты в большом количестве российским авиакомпаниям не нужны. Их потребителями могут стать максимум три перевозчика — «Аэрофлот», «Трансаэро» и, возможно, S7. Впрочем, нового дальнемагистрального самолета у России тоже нет. Выпускающийся сейчас Ил-96–300 — разработка 80-х годов. К тому же заняться разработкой и выпуском нового дальнемагистрального самолета — значит вступить в жесткую конкуренцию и с Boeing с его Boeing 787 Dreamliner, и с Airbus с A350.

«Все, чего нам не хватает, уже заказано», — говорит представитель «Уральских авиалиний». В этом году компания должна начать эксплуатацию еще одного A321 в дополнение к одной имеющейся машине этого типа. В 2010 году — трех A320, десять таких машин уже эксплуатируется. Таким образом, компания продолжает политику технического перевооружения, начатую в 2006 году. Одновременно с переходом на западную технику мы продолжим постепенно избавляться от самолетов советского производства.

«Планы по производству воздушных судов (российским авиапромом) не выполняются», — говорится в отчете авиакомпании «Владивосток Авиа». — Выходом из сложившейся ситуации является эксплуатация иностранных воздушных судов». Хотя эта авиакомпания обновляет свой флот наряду с A320 и самолетами Ту-204–300. В прошлом году в компанию поступило два таких самолета.

Впрочем, представители авиапрома уверены, что их трудности временные и заводам удастся обеспечить продукцией как минимум российские авиакомпании. «Как и большинство производителей, в своих прогнозах мы ориентируемся на долгосрочный спрос на мировом рынке. В этой связи вряд ли можно игнорировать тот факт, что, по прогнозам экспертов на ближайшее десятилетие, невзирая на циклические спады и подъемы, рост производства авиатехники составит свыше 30%. Большая часть рынка по-прежнему останется за гражданскими лайнерами. Причем рынок гражданской продукции в процентном соотношении продолжит наращивать перевес по отношению к рынку продукции военной», — считает Ольга Каюкова. ■

Владислав Тетюхин, один из основателей корпорации «ВСМПО-АВИСМА»:

— Обязательно. В мире всего две общепризнанные школы авиапрома — США и России. Есть еще суммарные школы — в Англии, Германии, Франции и Италии, но они не имеют такого веса авторитета, как российская или американская. Безусловно, позволив «Боингам» зайти на наш рынок, мы получили мощнейший удар в спину. Но это не значит, что мы обязаны сдаться и ничего не предпринимать. Свои 10% на авиарынке мы вполне можем занять.

Владимир Гусев, первый зампред комитета совета федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности:

— Еще как полетаем! Отечественный авиапром крайне необходим. Во-первых, для обеспечения безопасности страны. Во-вторых, для обеспечения населения недорогими перевозками. А без выпуска отечественных самолетов этого добиться невозможно.

Елена Панина, зампред комитета госдумы по промышленности:

— И полетаем, и поедем! Развивать промышленность, в том числе и авиастроение, необходимо всегда, а в кризисное время — особенно. Те специалисты, которые говорят обратное, либо дилетанты, либо лоббисты, преследующие собственные политико-экономические цели. В России всегда была высокотехнологичная авиастроительная школа, которая утратила лидирующие позиции лишь последние 10–15 лет. Сейчас самое время наверстать упущенное, используя для этого лучший зарубежный опыт.

Борис Вольпе, исполнительный директор SAP СНГ:

— Полетаем, и на своих самолетах. Россия — авиадержава с колоссальными традициями, которые нужно развивать независимо от экономического кризиса. Развивая авиапромышленность, мы так или иначе будем развивать экономику в целом. Ведь об уровне развития страны судят по трем критериям — наличию своих банков, автомобилестроения и авиапромышленности. Последней мы можем по праву гордиться, но развивать ее нужно, не жалея средств.

Борис Титов, председатель правления группы компаний SVL, председатель «Деловой России»:

— Дешевле и безопаснее будет летать на самолетах нового поколения, до которых нам самим никогда не добраться. Даже в лучшие времена, когда за год американский Boeing производил несколько сотен самолетов, у нас появлялось шесть Ил-96. А в некоторых областях, таких как моторостроение, электроника и навигация, мы отстали навсегда. Поэтому лучше сохранять то, что есть, например военную авиацию, а в области гражданской идти на интеграцию с иностранными компаниями, строить некоторые детали для общих самолетов.

«ТУПОЛЕВ» СОХРАНИТ РЫНОК

Компания рассчитывает принять участие во всех новых отечественных гражданских разработках

Мировой парк гражданских самолетов в начале 80-х годов на 26% состоял из машин советского производства, среди которых лидерство принадлежало лайнерам с маркой «Ту». Сейчас наступили другие времена – лидерство в сегменте магистральных самолетов завоевали иностранные производители, кроме того, они активно наращивают свое присутствие на линиях в России и СНГ. Согласно стратегии «Объединенной авиастроительной

корпорации» (ОАК), к середине 2020-х годов ее доля на мировом рынке гражданской авиатехники должна достичь 12-15%. Но для того чтобы за ближайшие годы, до появления перспективных самолетов, не потерять присутствие на рынке окончательно, необходимо выпускать современные и конкурентоспособные лайнеры. В сегменте среднемагистральных самолетов сегодня альтернативы туполевским машинам не существует.



Из всех самолетов гражданского назначения, созданных в постперестроечные времена, наибольшего успеха добился Ту-204, ставший родоначальником целого семейства лайнеров. После начала эксплуатации в 1995 году эти машины были растражированы более чем в 50 экземплярах. Конечно, это очень мало в сравнении с конкурирующими образцами, но для России именно Ту-204 оказался единственным самолетом, ведущим свою историю со времен СССР, способным продаваться на мировом рынке по сей день.

Крупнейшим эксплуатантом Ту-204 сегодня стала авиакомпания Red Wings, во флоте которой семь машин, включая лайнеры самой новой модификации Ту-204-100В. В ближайшее время перевозчик должен получить еще два лайнера, после чего может быть принято решение о реализации опциона еще на шесть самолетов. Таким образом, Red Wings сможет стать обладателем флота из 15 машин. Другим лидерным эксплуатантом является авиакомпания ГТК «Россия», которая сделала выбор в пользу самолетов Ту-214. После проведенных работ совместно с казанским филиалом ОАО «Туполев» была выстроена новая модель послепродажного обслуживания самолетов, гарантирующая поставку необходимых запасных частей в течение 24 часов, что привело к повышению налета на списочный самолет. Сегодня на машинах семейства Ту-204 обеспечивается уровень наработки не менее 350 часов в месяц, а в период пиковых нагрузок – более 400 часов.

Самолеты Ту-214 успешно эксплуатирует и авиакомпания «Трансаэро». Надо отметить, что этот перевозчик изначально сделал ставку на самолеты Boeing, и сегодня Ту-214 является единственным типом лайнера российского производства в парке компании. К двум машинам, которые выполняют полеты по маршрутной сети как в России, так и за ее пределы, вскоре присоединится третий самолет: в начале августа он совершил первый полет, и увидеть эту машину можно будет на МАКС-2009.

География базирования туполевских машин постоянно расширяется. Первые машины Ту-214 на Дальнем Востоке появились во флоте авиакомпании «Дальавиа». Затем перечень эксплуатантов пополнился авиакомпанией «Владивосток-Авиа», в парке которой сегодня уже шесть Ту-204-300. Что примечательно, владивостокская авиакомпания использует эти лайнеры как для беспересадочных полетов в Москву и Санкт-Петербург, так и для выполнения рейсов по международной сети. Еще один самолет Ту-204-300 поставлен северокорейской авиакомпании.

Отдельное направление развития семейства Ту-204 – грузовые лайнеры. Получив первый опыт эксплуатации в логистической компании TNT, эти машины завоевали признание как очень эффективные самолеты. И с отечественными двигателями ПС-90А, и с британскими Rolls-Royce RB.211 они гарантируют надежный вылет по расписанию, что особенно важно для операторов экспресс-доставки. Сегодня грузовые ма-

шины «Ту» летают не только в российских авиакомпаниях, но и под флагом DHL, и в кубинской Cubana.

С момента своего первого полета Ту-204 постоянно совершенствовался, и выходящие сегодня из сборочных цехов самолеты кардинально отличаются от тех, которые начинали полеты в середине 90-х. Самолет получил обновленный комплекс бортового оборудования, системы, не отличавшиеся высокой надежностью, были заменены на современные. Ту-204 полностью соответствует требованиям по уровню шума на местности и эмиссии вредных веществ, по точности навигации и оснащению системами предупреждения столкновения с другими самолетами и с землей. Однако сегодня пришло время провести более существенное обновление конструкции, чтобы лайнер мог удовлетворять не только современным, но и перспективным требованиям авиакомпаний и авиационных властей. Перед «Туполевым» поставлена задача создать самолет, который позволит сохранить присутствие России в сегменте среднемагистральных лайнеров до 2020 года. И сейчас в рамках Федеральной целевой программы развития гражданской авиатехники компания работает над созданием глубокой модификации Ту-204СМ.

Перечень заложенных в конструкцию решений позволяет говорить о том, что уже в начале будущего десятилетия авиакомпании получат лайнер с новым уровнем надежности, экономичности и комфорта. Ключевыми отличиями от базового Ту-204-100 станут новые двигатели ПС-90А2, имеющие сокращенные на 40% эксплуатационные расходы, новая вспомогательная силовая установка, имеющая больший ресурс. Для сокращения расходов авиакомпаний вводится кабина, рассчитанная на экипаж из двух человек. Кроме того, за счет использования новых материалов и оборудования, вес пустого самолета сократится приблизительно на три тонны, что даст возможность увеличить коммерческую нагрузку. И, конечно же, самолет будет удовлетворять всем сертификационным требованиям, принятым как в России, так и в Европе. Еще одно важное отличие Ту-204СМ от предшественников будет заключаться в том, что авиакомпаниям впервые будет предложен не самолет, а целый комплекс, включающий в себя услуги по гарантийному и послепродажному обслуживанию, самую современную эксплуатационную документацию, пилотажные и функциональные тренажеры и учебные классы. При этом, планируя развитие семейства, конструкторы на первом этапе вносят только такие изменения в лицо самолета, которые могут быть реализованы в кратчайшие сроки – ведь уже в 2010 году машина должна быть сертифицирована. Но есть и наработки по дальнейшему совершенствованию лайнера, они будут реализованы после 2012 года.

Одна из претензий, которая часто звучала в адрес российских самолетов, заключалась в невысоком качестве интерьеров. Действительно, надо признать, что недавно созданные небольшие авиакомпании не имели средств ни на ремонт каabinного оборудования, ни, тем более, на установку нового салона. «Туполев» с 1993 года активно начал работать над новыми интерьерами своих машин, от Ту-134 и Ту-154 до Ту-204, и сегодня в портфеле специалистов компании десятки реализованных проектов по салонам. Пожалуй, венцом этой работы стал лайнер Ту-204-300, построенный по заказу банка ВТБ, эта машина будет демонстрироваться на МАКСе. Но наработки, полученные в ходе работы над этой уникальной машиной, могут быть доступны и для других заказчиков – в «Туполеве» создан банк данных по VIP-салонам, разработаны типовые секции с установленным бытовым оборудованием, начиная от средств связи и заканчивая спальными местами и душевыми кабинами. Поэтому для любого лайнера можно оперативно сформировать уникальный интерьер, набирая его из уже отработанных секций и выбирая лучшие отделочные материалы.

Благодаря своей способности выполнять беспосадочные перелеты на дальность свыше 9000 километров, самолеты Ту-214 оказались в сфере внимания спецслужб, которым необходима новая платформа для создания самолетов специального назначения. К примеру, связь президентского самолета в



воздухе до недавнего времени обеспечивал самолет, построенный на базе ветерана Ил-18. Сегодня же летный отряд Управления делами президента РФ стал одним из крупнейших заказчиков туполевских машин – подписаны контракты на шесть лайнеров в вариантах самолета-ретранслятора, самолета-узла связи и пункта управления для первого лица. Первые две машины уже переданы заказчику, два президентских самолета войдут в состав авиаотряда в будущем году. Кроме того, ведутся переговоры об увеличении заказа на эти самолеты.

ОАО «Туполев» входит в состав ОАК с момента ее формирования, и до настоящего момента продолжается дискуссия относительно места и роли компании в будущей структуре корпорации. Традиционно компания специализировалась не только на пассажирских лайнерах, но и на тяжелых бомбардировщиках, а с конца 50-х годов начала работы по беспилотной тематике. Такой широкий охват тем с трудом вписывается в будущую структуру ОАК, которая будет включать в себя три крупные бизнес-единицы: по коммерческой, боевой и специальной авиации. В нынешних условиях невозможно разделить компанию на два самостоятельных и независимых конструкторских бюро, обладающих полным набором компетенций в области проектирования тяжелых самолетов, включая вопросы аэродинамики, прочности, испытаний и сертификации. Поэтому «Туполев» будет по-прежнему заниматься созданием комплексов для стратегической авиации, став основой для создания бизнес-единицы «Специальная авиация», а для работ по гражданской тематике может быть создано отделение, которое пока носит условное название «Гражданские самолеты Туполева». В числе задач этого подразделения будет как сопровождение всего парка летающих машин, так и работа над новыми самолетами, в том числе и создаваемыми совместно с другими подразделениями ОАК.

Уже сейчас «Туполев» в рамках проекта ОАК «ОАК» ведет проработки перспективного широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального лайнера, который сможет перевозить 280–300 пассажиров на дальность около 4000 км. Такая машина должна заменить устаревший Ил-86, а также европейский Airbus A300. В этом самолете будут использоваться все самые передовые наработки, которые будут получены в результате работы над Ту-204СМ, кроме того, от 204-й машины новый лайнер получит крыло. Сегодня техническое лицо новинки только определяется, и параллельно ОАО «ОАК» ведет работы по изучению рынка, готовит технико-экономическое обоснование и формирует бизнес-план. Кроме того, ведутся и переговоры относительно участия конструкторов компании в работе над новейшим среднемагистральным самолетом МС-21.

По словам Президента – Генерального конструктора ОАО «Туполев» Игоря Шевчука, «Туполев» – это высокоэффективная, динамичная, инвестиционно привлекательная компания, объединяющая профессионалов в области высоких технологий.

www.tupolev.ru



ВРЕМЯ НЕОПЛАЧЕННЫХ САМОЛЕТОВ

МИРОВАЯ АВИАЦИОННАЯ ОТРАСЛЬ РИСКУЕТ ВЕРНУТЬСЯ ВО ВРЕМЕНА «БЕЛЫХ ХВОСТОВ» — ТАК НАЗЫВАЮТСЯ ПОСТРОЕННЫЕ САМОЛЕТЫ, КОТОРЫЕ ТАК И НЕ ВЫКУПЛЕНЫ АВИАКОМПАНИЯМИ. ПРИЧИНОЙ ТОМУ КАТАСТРОФИЧЕСКАЯ НЕХВАТКА СРЕДСТВ В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ БИЗНЕСА. В РОССИИ СИТУАЦИЯ ОСЛОЖНЯЕТСЯ ТЕМ, ЧТО ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (ОАК) НЕ РАСПОЛАГАЕТ НЕОБХОДИМЫМИ ОБОРОТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ЧТОБЫ СТАБИЛИЗИРОВАТЬ СИТУАЦИЮ.

ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ

МАЛЕНЬКИЙ РЫНОК Авиационный лизинг в России — явление сравнительно молодое, первая специализированная Финансовая лизинговая компания (ФЛК) была учреждена в 1997 году, а в 1999-м создано ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК). Обе компании, возникшие с участием государства, сначала рассматривались как инструмент для поддержки продаж российской авиационной техники на основе финансового лизинга. В последующие годы подавляющее большинство новых воздушных судов отечественного производства было поставлено именно по лизинговой схеме. Компании разделили сферы интересов: ФЛК сосредоточилась на лайнерах Ту-214, приобретив затем Ан-140 и Sukhoi Superjet-100, а для ИФК первым самолетом был Ил-96—300, после чего в портфеле компании появились машины семейства Ту-204, Ан-148 и ряд других. Сегодня оба игрока вошли в состав ОАК, было проведено разделение полномочий: ФЛК помимо завершения заключенных ранее соглашений должна заняться финансированием технического перевооружения предприятий, а ИФК отведена роль специализирующегося на авиатехнике финансового института.

Сейчас львиную долю сделок российских авиакомпаний по западным самолетам финансируют зарубежные лизингодатели, причем большие портфели заказов приходятся на операционный лизинг. Лишь в 2007 году заметную активность на этом поле стали проявлять отечественные игроки. Компания «ВТБ-Лизинг» стартовала стремительно — на начало года с ее участием в лизинге у авиакомпаний находится 37 воздушных судов, но все иностранного производства, лизинговый портфель «ВТБ-Лизинг» по авиационным сделкам достиг 47 млрд рублей. Амбиции также демонстрируют компании «ВЭБ-лизинг» и «Газпромбанк Лизинг», однако на их счету пока нет таких крупных сделок, как у конкурентов. У «ВЭБ-лизинга» на авиационную технику приходится только 7% лизингового портфеля, что составляет 1,2 млрд рублей, примерно так же от лидеров отстают лизинговые дочерние предприятия Росбанка и «Уралсиба».

Лидер рынка по портфелю заказов ИФК заключила соглашения и подписала меморандумы о намерениях более чем по 90 самолетам, а по итогам салона МАКС-2009 рассчитывает перешагнуть порог в 100 машин. Однако пока авиакомпаниям поставлено 25 машин (большая их часть новой постройки). Стоимость лизингового портфеля оценивается более чем в 12 млрд рублей, а новые заказы — почти в 37 млрд. ФЛК имеет контракты на 15 млрд рублей, однако значительная их часть может быть не выполнена с учетом нынешнего финансового положения компании.

По оценкам ИФК, сделанным в прошлом году, доля поставок этой компании в общемировом объеме не превышала 0,5% по количеству самолетов и еще меньше — по их стоимости. В рамках мирового авиационного бизнеса Россия пока остается карликом, однако масштаб проблем, возникших у российских компаний, поистине глобальный.

ФЛК ПОМИМО ЗАВЕРШЕНИЯ ЗАКЛЮЧЕННЫХ РАНЕЕ СОГЛАШЕНИЙ ДОЛЖНА ЗАНИМАТЬСЯ ФИНАНСИРОВАНИЕМ ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРЕВООРУЖЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ, А ИФК ОТВЕДЕНА РОЛЬ СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩЕГОСЯ НА АВИАТЕХНИКЕ ФИНАНСОВОГО ИНСТИТУТА

ТЕНЬ AIRUNION Крах крупнейших мировых финансовых институтов, таких как Lehman Brothers, привел к тому, что объем средств, которые были доступны на рынке финансирования сделок с воздушными судами, катастрофически сократился. Из более чем 50 банков, которые предлагали свои услуги в начале 2008 года, спустя год остались только 6—7, еще 3—4 вышли на этот рынок. Согласно прогнозам западных финансистов, недофинансирование рынка по итогам 2009 года составит не менее 10—15% — и это при том, что для стабилизации ситуации более активно стали привлекаться механизмы экспортного кредитования, а производители авиатехники направили часть своих сбережений на поддержку сбыта. Ситуация со ставками по кредитованию таких сделок изменилась. Если ранее стоимость финансирования на мировом рынке была равна LIBOR + 0,8%, то в итоге эффективная ставка могла быть на уровне 5%. Сегодня маржа банков за риск выросла до 1,5—2%, но ставка LIBOR упала до 0,25—1%, что в результате даже позволило снизить эффективную ставку.

Россия в вопросе финансирования пошла своим путем, повысив после начала кризиса ставку рефинансирования и сделав кредитные ресурсы еще менее доступными. При этом Центробанк сыграл здесь не самую важную роль: банки, как государственные, так и коммерческие, столкнулись с валом проблемных кредитов и, высоко оценивая собственные риски, повысили маржу до запредельных размеров. Как следствие, сегодня рублевое финансирование для лизинговых компаний предлагается по стоимости от 18 до 23%. Однако высокие ставки не единственная проблема, с которой сталкиваются заемщики. Банки радикально изменили подход к предоставлению залогов и гарантий по сделкам: теперь в качестве обеспечения требуется не только сам построенный самолет, но и лизинговый контракт и поручительства со стороны акционеров авиакомпании. Объем предоставляемых документов исчисляется не десятками штук, а скорее десятками килограммов. И даже это не гарантирует получение средств. ИФК, в числе акционеров которой ВЭБ и ОАК, в 2009 году смогла получить только 2,2 млрд рублей, причем 1 млрд — от Сбербанка в рамках ранее согласованных лимитов и еще 1,2 млрд — от ВТБ, но сроком на один год. При этом лизинговой компании на финансирование поставки уже построенных самолетов требуется еще 10 млрд рублей.



МАКСИМ БРЯНСКИЙ (РАФТ)

«Над рынком до сих пор витает тень AiRUnion, — мрачно шутит генеральный директор ИФК Александр Рубцов. — Банкротства авиакомпаний не прошли бесследно для нашей отрасли». Как следствие, даже при наличии залогов банки все чаще просят предоставить государственные гарантии. Чтобы лизинговые компании смогли воспользоваться этим механизмом, им необходимо получить статус стратегических предприятий, а затем договориться с Минфином о гарантиях. Впрочем, удастся ли объяснить чиновникам, зачем нужны госгарантии по сделкам с и так избыточным обеспечением, лизинговые компании пока не знают.

ЛИМИТЫ НЕ ВЫБИРАЮТ То обстоятельство, что стоимость финансирования в России традиционно превышала мировой уровень, заставило правительство и лизинговые компании искать механизмы снижения эффективной ставки, которую можно предложить авиакомпаниям. Решение было найдено в виде механизма субсидирования процентной ставки по кредитам банков, выдаваемым на финансирование лизинговых операций. Согласно постановлению №466, государство предоставляет субсидии в размере 0,9 размера процентной ставки, однако не более чем текущая ставка рефинансирования в рублях или не более 12% — в иностранной валюте. На практике это означает, что при текущей ставке долларовых кредитов 16% лизинговая компания может оперировать цифрой в 4% годовых в валюте, что оборачивается эффективной ставкой в районе 4,5—5% для авиакомпаний. Если же кредит рублевый, то на выходе авиакомпании получают предложение на уровне 9,5—10% годовых.

Увы, и здесь не все проходит гладко. Предусмотренные в бюджете средства на субсидирование кредитов лизинговые компании не могут выбрать из-за отсутствия самих кредитных средств. Да и с учетом существующего механизма конкурировать с финансированием западными институтами невозможно: российские деньги дороже и короче. Выход лизинговые компании видят в том, чтобы обеспечить регулярность выплат выделяемых субсидий, а на ближайший период в два-три года, пока банки предлагают высокие ставки по кредитам, временно увеличить объемы субсидирования. Еще одна мера — распространить действие этого механизма на операционный лизинг, который выгоднее для авиакомпаний. Перечень предло-

жений можно продолжать, но правительство слишком медленно реагирует на изменение ситуации на рынке. Как следствие, в первом полугодии 2009 года в рамках программы субсидирования авиакомпаний не получили ни одного рубля из-за ошибок, обнаруженных в документах Минпромторга. Как бы то ни было, требуется изменение нормативной базы с учетом мировой практики по защите интересов финансовых структур в случае проблем у авиакомпании — возврат самолетов лизингодателю должен проходить быстро и безболезненно.

ЗАГРАНИЦА НАМ ПОМОЖЕТ? Солнце встает с востока, и специалисты во всем мире обращают внимание на китайские банки, набирающие силу, в том числе и в сегменте авиационных сделок. ИФК уже наняла консультанта и подготовила отчетность по МСФО для того, чтобы прошупать возможность привлечения средств из-за рубежа, рассматривая в качестве возможных партнеров финансовые институты Поднебесной. «По результатам этой работы к концу лета мы составим впечатление о том, можно ли привлечь финансирование на зарубежных рынках капитала», — полагает господин Рубцов.

Есть и еще одна возможность поддержать сбыт продукции российских авиастроителей, используя механизмы экспортного кредитования. В бюджете на поддержку экспорта высокотехнологичной продукции заложены средства, которые также не выбираются полностью. По словам главы ИФК, портфель заказов лизинговой компании должен наполовину состоять из экспортных сделок, что даст возможность использовать еще один канал для получения денег. Как следствие, доходит даже до таких курьезов, когда российско-украинские самолеты Ан-148, серийно выпускаемые в Воронеже и Киеве, ИФК предлагает украинской же авиакомпании «Аэросвит» покупать в России — так схема финансирования может оказаться более привлекательной.

Впрочем, если для иностранных партнеров работа с российскими лизинговыми компаниями обусловлена исключительно прагматическим подходом, то для российского правительства финансирование сбыта отечественных самолетов имеет сразу несколько целей. Во-первых, даже существующий механизм субсидирования поддерживает и банки, предоставляющие кредиты, и авиакомпании, которые получают современные воздушные суда на приемлемых условиях. Во-вторых, налоги, уплачиваемые на всех этапах сделок по воздушным судам, пополняют казну, в перспективе перекрывая объем субсидий. Наконец, следует отдавать отчет в том, что без поддержки сбыта ни один новый российский самолет не будет приобретен российскими авиакомпаниями: у перевозчиков на это нет собственных средств. Поддержка авиационной промышленности в части обновления станочного парка, в части разработки новых самолетов окажется тщетной, если не помогать покупателю. ■

САМОЛЕТЫ БЕЗ ФИРМЕННОЙ РАСКРАСКИ АВИАКОМПАНИЙ — ВЕРНЫЙ ПРИЗНАК КРИЗИСА В АВИАСТРОЕНИИ



Ильюшин Финанс Ко.

РОССИЯ ПОЛУЧАЕТ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ



АН-148

Реклама ОАО «Ильюшин Финанс Ко.»

**Лизинг гражданской авиатехники
Шале 45 на МАКС-2009**

www.ifc-leasing.com

БЕСЧЕЛОВЕЧНОЕ ОРУЖИЕ

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ (БПЛА) — БУДУЩЕЕ РОССИЙСКИХ ВВС. В ВВС СТРАН НАТО — ЭТО НАСТОЯЩЕЕ, К ТОМУ ЖЕ НАСТУПИВШЕЕ УЖЕ ДАВНО. НЕСМОТРИ НА КОЛОССАЛЬНЫЙ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ ВОЕННОГО ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ, РОССИЙСКАЯ АРМИЯ ТАКОЙ ТЕХНИКОЙ НЕ ОБЕСПЕЧЕНА. БОЛЕЕ ТОГО, В ПРАКТИКЕ ПРИМЕНЕНИЯ БПЛА ГРАЖДАНСКИЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ СТРУКТУРЫ УЖЕ ОБОГНАЛИ ВОЕННЫХ.

ДЕНИС ФЕДУТИНОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ПОРТАЛА UAV.RU



ЛЕТЧИКОВ НЕ БРАТЬ В России разработкой беспилотников занимаются несколько десятков фирм — от больших конструкторских бюро и институтов до небольших частных венчурных компаний. В настоящее время ими предлагаются десятки комплексов с беспилотными аппаратами самолетного и вертолетного типов различного класса и назначения.

Рост предложений — отражение общемирового тренда, который предполагает широкое применение беспилотников. Преимущества использования беспилотной техники очевидны — это чаще всего меньшие по сравнению с пилотируемыми летательными аппаратами габариты, возможность совершать длительные полеты, в том числе в экстремальных условиях, меньшая стоимость, ну и, самое главное, безопасность пилотов, ведь экипаж, управляющий беспилотником, находится на земле.

Очевидно, что такие системы представляют интерес как для военных, так и для гражданских эксплуатантов.

Что же из этого многообразия используется нашими военными? Увы, практически ничего. На вооружении остаются старые системы «Стриж» и «Рейс», созданные КБ Туполева еще в 1970-е годы, а также комплекс «Строй-П» с дистанционно пилотируемыми аппаратами «Пчела», разработанный НИИ «Кулон» в конце 1980-х.

Современные американские и израильские беспилотные авиационные системы ведут не только разведку, но и наблюдение, то есть военные получают возможность отслеживать определенные цели, например машины с террористами. Беспилотник может также выдавать целеуказание ударным системам, в том числе высокоточным, осуществлять «подсветку» целей. Причем в режиме реального времени. Установленная на БПЛА аппаратура работает в различных диапазонах — видимом, тепловом и радио, что дает максимально возможную информацию.

Старые же туполевские беспилотники вообще ведут съемку на пленку, которую проявляют после возвраще-

БЕСПИЛОТНЫЙ КОМПЛЕКС «ПЧЕЛА-4» — МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ ВЕРСИЯ СТАРОГО КОМПЛЕКСА «ПЧЕЛА», КОТОРЫЙ ВЕЛ ЗАПИСЬ ДАННЫХ НА ФОТОПЛЕНКУ

ния аппарата. Очевидно, что ни о какой оперативности тут говорить не приходится. Отставание составляет не одно поколение. Это все равно как если бы в области боевой авиации в настоящее время наши ВВС имели лишь самолеты поколения МиГ-21.

Из относительно нового в арсеналах военных есть только модернизированная «Пчела» и комплекс артиллерийской разведки «Типчак», созданный рыбинским КБ «Луч» несколько лет назад. Впрочем, эти системы присутствуют в войсках практически виртуально: в год принимается по одному-два комплекса.

ВТОРИЧНЫЙ ПРИОРИТЕТ Соответственно, нет и достаточного опыта применения беспилотников. Если в американской армии беспилотники ежедневно совершают по несколько вылетов, их используют не только в разведывательных, но и ударных операциях в Ираке и Афганистане, а общий суммарный налет армейских систем, таких как Shadow и Predator, составляет несколько сотен тысяч часов, то в российской армии беспилотники в основном пылятся на складах.



Создается ощущение, что между заказчиками и разработчиками сложилось недопонимание.

Российские военные пеняют на низкие технические характеристики предлагаемых отечественными разработчиками комплексов. Так, по словам заместителя министра обороны России Владимира Поповкина, даже новый комплекс «Типчак» обладает характеристиками, которые значительно уступают зарубежным аналогам. Это, в частности, касается и шумности аппарата, и низкого качества картинки, что в ряде случаев не позволяет правильно идентифицировать объекты на поверхности. При этом на научно-исследовательские и опытно-конструкторские программы в области систем БПЛА российским Минобороны за последние годы были направлены немалые деньги. По словам господина Поповкина, это около 1 млрд рублей.

Вероятно, в связи с отсутствием предложения в последнее время российское военное ведомство стремится перейти от финансирования НИОКР к закупке готовых систем, имеющихся на рынке. Однако на рынке нет такого разнообразия беспилотников, как на выставках. Многие выставочные образцы не являются готовыми к поставкам системами. Это лишь макеты, которые демонстрируются для того, чтобы заинтересовать потенциальных заказчиков и получить финансирование на дальнейшее продолжение работ.

БЕСПИЛОТНИКИ СЕРИИ «ДОЗОР» ВЕСЯТ ВСЕГО 38 КГ

С готовыми же системами тоже не все ладно. Как говорит источник в российском Минобороны, предлагаемые системы могут иметь либо неплохой планер, либо неплохую систему управления, либо неплохую полезную нагрузку. Однако системы, которая бы сочетала в себе все упомянутые компоненты, нет. Все как у классика, «если бы губы Никанора Ивановича да приставить к носу Ивана Кузьмича...» и т. д.

Своя правда и у разработчиков. Они с сожалением констатируют, что беспилотники в российском военном ведомстве явно не входят в разряд приоритетов. К тому же, как они отмечают, долгое время российское Минобороны не могло выработать концепцию применения беспилотной техники, не могло определить место и роль беспилотников в структуре вооруженных сил.

Сложившаяся ситуация могла бы продолжаться еще какое-то время. Однако свои коррективы внесли боевые действия в Грузии в прошлом году.

Вооруженные силы Грузии активно использовали современные средства разведки на основе беспилотных авиационных систем. Для этого в Израиле были закуплены беспилотные комплексы Hermes 450 и Skylark разработки компании Elbit Systems.

В результате у грузинской стороны была возможность иметь оперативные разведданные. Российские же войска в большинстве случаев такой возможностью не обладали. Для разведки использовались пилотируемые самолеты, включая Ту-22. Потери летательных аппаратов имелись с обеих сторон, однако утрата беспилотника несравнима с потерей пилотируемого самолета, которая бывает часто сопряжена с гибелью пилота или его пленением.

Таким образом, грузинская кампания послужила своеобразным катализатором и пробудила интерес российских военных к оснащению войск беспилотной техникой.

СТАРТ АРМЕЙСКОГО БЕСПИЛОТНИКА РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА ТРУДНО ЗАМАСКИРОВАТЬ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Проблема эта может решаться разными путями. Во-первых, если отечественные разработчики не в состоянии в настоящий момент предоставить современные беспилотные комплексы, их можно закупить в других странах. Во-вторых, можно продолжать разработку отечественных систем.

БЛИЖНЕВОСТОЧНЫЕ, ОТРЕГУЛИРОВАННЫЕ Весной стало известно, что российские военные приняли решение о закупке беспилотников за рубежом. В настоящее время наиболее успешные решения в области беспилотных авиационных систем предлагают прежде всего США, Израиль и Европа. С США, которые, кстати, сами взяли на вооружение многие системы израильского происхождения, сотрудничество в этой области по понятным причинам невозможно. Интерес представляет сотрудничество с Израилем и рядом стран Европы, в первую очередь с Францией, Италией и Германией. В качестве поставщика была выбрана крупная государственная израильская компания Israel Aerospace Industries (IAI).

Сделка по закупке двух систем — Searcher Mk II и BirdEye 400 среднетяжелого и мини-класса соответственно — наделала много шума. Вероятно, в качестве оправдания столь непопулярных действий военные начальники сделали заявление о том, что беспилотники были закуплены для изучения передового опыта. Некоторые официальные лица даже договорились до того, что мы будем просто копировать закупленные системы.

Впрочем, многие выражают сомнения в подобных мотивах. Так, глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров заметил: «В России эксплуатируются миллионы зарубежных автомобилей, однако уровень отечественной автопромышленности пока ниже мировых лидеров».

Кроме того, по информации израильских источников, Россией закуплены далеко не самые современные системы. Если будет принято решение об их копировании, на это уйдет несколько лет. В результате будет получена заведомо устаревшая система.

Сегодня уже очевидно, что невозможно сделать в приемлемые сроки отечественный беспилотник, который бы отвечал современным требованиям. По-видимому, истина, как всегда, посередине. Необходимо развивать собственные разработки, при этом не замыкаться в себе, а по возможности использовать передовые технические и технологические достижения, созданные в других странах.

В России есть тому положительные примеры. Ряд предприятий сумел проявить волю, собрать квалифицированных специалистов, мобилизовать необходимые финансовые ресурсы. К сожалению, им еще не хватает опыта. Как отмечал представитель компании IAI в России, странах СНГ и Балтии Роберт Фишер, процесс совершенствования систем длителен и включает постоянный сбор отзывов эксплуатантов и внесение коррективов в конструкцию. Так что период «набивания собственных шишек» неизбежен. Однако для получения этих самых отзывов потребителей нужны заказы.

ОБЩЕСТВО ГРАЖДАНСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ При отсутствии достаточного количества военных закупок ситуацию частично спасают заказчики из других специальных структур, таких как МВД, ФСБ, МЧС, а также гражданских министерств и коммерческих компаний.

Уже несколько лет беспилотники используются в Центре авиации МВД. Первоначально был закуплен аппарат мини-класса для использования в системах мониторинга безопасности, в том числе при проведении различных массовых мероприятий. Он, в частности, был задействован при проведении саммита «восьмерки» в Санкт-Петербурге. Приобретенный позднее беспилотник меньшего размера также использовался для контроля дорожного движения в окрестностях ЛИИ имени Громова во время проведения авиасалона МАКС-2007.

Активно занимается внедрением беспилотной техники ФСБ России. Несколько лет назад Центром спецтехники ФСБ совместно с Московским авиационным институтом был создан комплекс с беспилотным аппаратом вертолетного типа. Возможность вертикального взлета и посадки с использованием небольших площадок, способность зависать на месте вместе с малой акустической заметностью делают этот аппарат весьма востребованным при проведении силовых операций, в том числе в городских условиях.

Большой простор для применения беспилотных систем имеется и в пограничной службе ФСБ России. Наша страна обладает протяженной сухопутной и морской границей. Для обеспечения ее охраны не обойтись без применения современных систем и технологий. Подобный опыт уже имеется в США, где беспилотные аппараты обеспечивают мониторинг американо-мексиканской границы. Там для этого используются израильские аппараты Hermes-450 и американские Predator. В России наибольшие шансы в этой части имеют системы, разработанные питерской компанией «Транзас»: они отличаются большой продолжительностью полета.

Не отстает в части использования новой техники и МЧС. На вооружении Центроспаса находится комплекс с беспилотным аппаратом мини-класса «Элерон» разработки казанской компании «Эникс».

Что касается коммерческих компаний, заинтересованных в применении беспилотников, то, пожалуй, основное место среди них занимают компании топливно-энергетического комплекса. Нефтегазовые компании обладают протяженной сетью магистральных трубопроводов. Стабильное функционирование этой сети является стратегически важной задачей. Традиционно для контроля состояния таких трубопроводов используются пилотируемые вертолеты. К примеру, вертолетный парк компании «Газпромавиа» состоит из морально и технически устаревших вертолетов Ми-2, Ми-8, Ка-26. Стоимость летного часа превышает \$2 тыс. Беспилотник же может выполнить ту же задачу, которая обойдется, по некоторым оценкам, в пять раз дешевле. Ну а поскольку финансовый стимул налично, положительные примеры не заставили себя ждать. Так, ряд беспилотных комплексов корпорации «Иркут» уже прошел опытно-промышленную эксплуатацию на объектах ОАО «Газпром» в 2007–2008 годах.

Похожие задачи в электроэнергетике. Здесь необходимо проводить облет высоковольтных линий электропередачи с целью контроля целостности проводов и опорных мачт. Энергопередающие компании сейчас изучают данный вопрос. В качестве возможных компаний-поставщиков, по некоторым данным, рассматриваются «Транзас» и «Аэрокон».

К уже упомянутым сферам применения можно также добавить аэрофотосъемку, картографию, экологический мониторинг и мониторинг биоресурсов, сельское хозяйство и т. д. К сожалению, в плане гражданского применения беспилотников существуют некоторые препятствия. Нерешенными остаются вопросы организации полетов беспилотных аппаратов в общем с другими пилотируемыми самолетами и вертолетами воздушном пространстве. Необходима также и сертификация беспилотных аппаратов, страхование полетов.

В начале августа главком ВВС Александр Зелин заявил, что к 2020 году около 40% отечественного военного авиапарка будет относиться к беспилотной авиации. Если интерес к развитию беспилотных систем у российских военных действительно всерьез и надолго, то закупленными в Израиле системами дело не закончится. Для российских вооруженных сил их необходимо гораздо больше. Если иметь в виду все типы и классы беспилотников — от мини до стратегических, то их количество должно составлять по крайней мере несколько сотен единиц. Гражданский рынок также достаточно велик и оценивается количеством от нескольких сотен до нескольких тысяч единиц. Впрочем, это экспертные оценки. Как будут развиваться события в реальности, покажет время. ■



Переворот в гражданской авиации. Нам по силам!

Революционная технология привода вентилятора через редуктор PurePower™ позволяет добиться кардинального снижения показателей расхода топлива, шума и выбросов в атмосферу. Узнайте подробности на сайте www.pw.utc.com.

Transforming commercial aviation.
It's in our power.™

Game-changing, PurePower™ Geared Turbofan™ technology creates double-digit reductions in fuel burn, engine noise and emissions. Learn more at www.pw.utc.com.



PurePower™ Engines



Pratt & Whitney
A United Technologies Company

Реклама

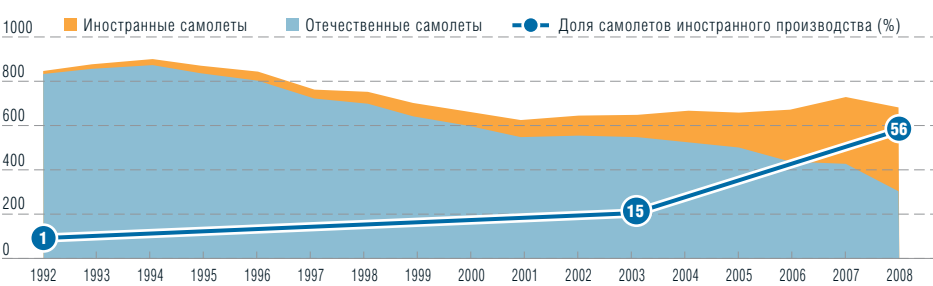
АВИАПАРКОВОЕ ИСКУССТВО

КРИЗИС — ПОДХОДЯЩЕЕ ВРЕМЯ
ДЛЯ СЕРЬЕЗНОГО ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА. ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЫ НА ГОРАЗДО БОЛЕЕ СУЩЕСТ-
ВЕННЫЕ СКИДКИ ОТ КАТАЛОЖНОЙ ЦЕНЫ, ЧЕМ В БЛАГОПОЛУЧНЫЕ ВРЕМЕНА. ОДНАКО БЫСТРО
И ЭФФЕКТИВНО ПЕРЕНАСТРОИТЬ ПАРК В ОТВЕТ НА КРИЗИС НЕ ПОЛУЧИТСЯ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ
СПЕЦИАЛИСТЫ ПО РАЗВИТИЮ ОСНОВНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОБЪЕКТА ЛЮБОЙ АВИАКОМ-
ПАНИИ: ФЛОТ ЛУЧШЕ ПЛАНИРОВАТЬ ЗАРАНЕЕ И ПОДХОДИТЬ К ЭТОМУ ВЗВЕШЕННО.

ВАЛЕНТИН СЕРГЕЕВ

ФЛОТ — ЭТО ГЛАВНОЕ «Воздушный флот — это ключевой элемент операционной инфраструктуры любой авиакомпании, на который нанизываются другие производственные составляющие, — говорит экс-начальник службы планирования и развития парка воздушных судов «Аэрофлота» Сергей Колтович. — Также парк — основной и самый капиталоемкий актив компании вне зависимости от того, владеет авиакомпания самолетами или берет их в операционный лизинг». Несмотря на то что первична маршрутная сеть и под нее подбирается флот, ошибка в выборе того или иного типа и структурировании парка может стоить компании всего бизнеса разом. Маршрут можно относительно быстро открыть и закрыть, потеряв на этом несколько миллионов долларов за сезон или год. Но если ты неправильно выбрал тип самолета, за один год проблему не решишь и счет потерь пойдет уже на десятки или даже сотни миллионов долларов в зависимости от величины компании и ее парка».

Азбучные истины построения парка воздушных судов довольно просты. Во-первых, руководство компании должно четко понимать, какой они видят компанию в ближайшие пять-десять лет. Если крупным сетевым перевозчиком, обеспечивающим в том числе подвоз пассажиров в крупные узловые аэропорты, то помимо региональных реактивных и среднемагистральных самолетов понадобятся небольшие турбовинтовые самолеты. Если в планах компании иметь возможность продолжительных рейсов за рубеж — тогда дальнемагистральные самолеты. Если же чартерным перевозчиком — то для этого понадобятся вместительные самолеты в одноклассной компоновке.



КОЛИЧЕСТВО ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (ШТ.)
ИСТОЧНИК: ASCEND (ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ ≥ 100 КРЕСЕЛ, ДАННЫЕ НА ДЕКАБРЬ КАЖДОГО ГОДА).

Необходимо постоянно думать о сбалансированности маршрутной сети и воздушного флота. «Никогда не нужно брать дополнительный тип, если ты не можешь обеспечить хороший налет для восьми-десяти таких самолетов», — говорит бывший менеджер «Аэрофлота».

Во-вторых, нужно стремиться минимизировать количество типов самолетов в парке. Ограниченное количество типов в парке или вообще наличие только одно семейства — например, среднемагистральные А319/320/321 считаются самолетами одного типа — позволяет существенно снизить текущие операционные расходы на содержание воздушных судов. Абсолютно точных цифр нет, для каждой авиакомпании это очень индивидуально, но минимизация типности дает колоссальное преимущество с точки зрения накладных расходов. Если у компании в парке есть, например, четыре типа самолетов и она без ущерба для сети переходит на три типа, то сокращение накладных расходов на 10–20% вполне реально.

В-третьих, современные типы воздушных судов, как правило, на 10–20% более эффективны с операционной точки зрения, чем самолеты предыдущих поколений. Если сравнивать современные самолеты с самолетами советского производства, то разница в операционной эффективности еще более значительна. Между тем парк многих отечественных перевозчиков состоит из наследства бывшего советского «Аэрофлота». Так что неудивительно, что реструктуризация парка для них это прежде всего отказ от «тушек» и «илов».

ОН БЫЛ ПЕРВЫМ Заметим, что сам «Аэрофлот» от них уже отказался. Национальный авиаперевозчик в 2003–2004 годах утвердил стратегические цели авиакомпании и ориентиры ее. Одной из ключевых задач была реструктуризация парка судов — его планировалось сократить с девяти до пяти типов. Сегодня основу парка составляют среднемагистральные А320, а Ту-154М, быв-

шие некогда основой воздушного флота страны, будут выведены «Аэрофлотом» из эксплуатации до конца года (их осталось 25 единиц). Правда, разразившийся экономический кризис не обошел и «Аэрофлот»: компании пришлось перенести поставку пяти А320 с 2010 на 2011–2012 годы.

Аэрофлот первым сделал выбор в пользу «иномарок», и в немалой степени этому способствовало освобождение компании от ввозных пошлин на самолеты.

Однако завершить усовершенствования парка у «Аэрофлота» не получилось: вмешалась большая политика. План менеджмента по наращиванию флота Boeing 767 с последующим переходом на 22 Boeing 787 Dreamliner был отвергнут из-за охлаждения российско-американских отношений. В качестве нового дальнемагистрального самолета был выбран самолет А350 также в количестве 22 самолетов. А в качестве промежуточного решения были дополнительно заказаны десять А330. Но уже к лету 2007 года политические отношения между США и Россией, по-видимому, потеплели, и «Аэрофлот» дозаказал 22 Boeing 787. Таким образом, к дальнемагистральному парку из 6 Ил-96 и достаточно молодых 11 Boeing 767 добавятся в ближайшее время 10 А330, а к 2014–2017 годам — 22 А350 и 22 Boeing 787.

«Если бы не политика, то „Аэрофлот“ уже к текущему моменту и в ближайшие пять-семь лет имел действительно эффективный парк, подобранный исходя из долгосрочной стратегии развития сети», — утверждает Сергей Колтович.

«Высокая стоимость авиатоплива, сохранявшаяся последние годы, вынудила все ведущие авиакомпан-



АЛЕКСАНДР ШАШОВ

УНИФИКАЦИЯ ТИПОВ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ —
НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЙ
СПОСОБ СНИЗИТЬ
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ
РАСХОДЫ АВИАКОМПАНИЙ



РЕКЛАМА

Превосходство в небе





ДЕРЖИТЕЛ НА МАШИНАХ И НАСЕТЬ

ДАЖЕ СОВРЕМЕННЫЕ ЭКОНОМИЧНЫЕ САМОЛЕТЫ НЕ МОГУТ ДАТЬ ГАРАНТИЮ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ АВИАКОМПАНИИ. ПРИМЕР — АЛЬЯНС AIRUNION, БИЗНЕС КОТОРОГО БЫЛ РАЗРУШЕН ЗА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ

нии России активно наращивать парк воздушных судов западного производства, несмотря на высокие таможенные пошлины практически на все типы импортных машин», — говорится в официальных документах «Аэрофлота».

СОВЕТСКОЕ — ЗНАЧИТ ОТЛИЧНОЕ По пути приобретения западного флота и отказа от «советского» парка пошла и авиакомпания «Сибирь». Компания осуществляет программу модернизации флота с 2004 года, но окончательно отказаться от наследия решили в прошлом году. В ноябре «Сибирь» вывела из эксплуатации все старые самолеты отечественного производства: 22 Ту-154 и 5 Ил-86. Часть выведенного парка сдали в аренду перевозчикам, которые эксплуатируют аналогичную технику. Другую часть просто поставили на прикол в базовом аэропорту — новосибирском Толмачево.

«Расход топлива Ту-154М составляет 5,5 т на час полета в сравнении с 2,7 т на час полета у А320. При ценах на авиатопливо осени 2008 года это означало более 300 тыс. рублей дополнительных расходов при полете, например, из Новосибирска в Москву», — объясняют в «Сибири», почему проще было поставить самолеты под забор. Расход топлива на летный час Ил-86 достигает 10,9 т, что вдвое выше аналогичного показателя А310.

И это еще не все. Более высокий взлетный вес воздушных судов советского производства приводит также к значительным дополнительным расходам на наземное обслуживание и аэронавигацию: разница по сравнению с западными самолетами достигает 25%. Стоимость капитального ремонта двигателей отечественных самолетов увеличивалась на 25–35% в год.

ВЫСОКИЙ ВЗЛЕТНЫЙ ВЕС ВОЗДУШНЫХ СУДОВ СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА ПРИВОДИТ К ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ РАСХОДАМ НА НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ: РАЗНИЦА ПО СРАВНЕНИЮ С ЗАПАДНЫМИ САМОЛЕТАМИ ДОСТИГАЕТ 25%

«Остановка эксплуатации самолетов советского производства способствовала повышению эффективности работы авиакомпании и оптимизации расходов», — констатируют в «Сибири».

До конца года «Сибирь» должна получить еще два новых самолета А320. Это первые суда из новой партии в 25 А320 в рамках лизингового контракта, подписанного в июне 2008 года. Самолеты будут поступать в авиакомпанию в течение всего 2010 года.

Парк воздушных судов «ЮТэйра» на конец 2008 года насчитывал 135 самолетов. Это одна из немногих крупных компаний, проводящая в том числе реструктуризацию парка региональных турбовинтовых самолетов, основу которого ранее составляли Ан-24. Два года назад авиакомпания предприняла первые шаги по обновлению парка региональных самолетов и ввела в эксплуатацию два европейских АTR 42. К концу 2008 года флот воздушных судов этого типа уже насчитывал 12 самолетов. В течение 2009 года компания планирует приобрести еще два АTR. В прошлом же году «ЮТэйр» приступила к эксплуатации модели повышенной вместимости АTR-72. В течение года продолжался ввод в эксплуатацию самолетов Boeing 737–500. Все полученные суда имеют одинаковую конфигурацию салона на 8 кресел бизнес-класса и 106 кресел экономкласса. Это позволит заменить часть Ту-134 на линиях с растущим пассажиропотоком, а также освоить но-

вые маршруты. К концу 2008 года парк самолетов Boeing 737–500 насчитывал шесть единиц. В течение 2009 года ожидается поставка еще восьми таких самолетов.

Еще одна авиакомпания из первой пятерки по объемам перевозок пассажиров — «Трансаэро» — сделала ставку на западный флот. Самолеты советского и российского производства присутствовали в парке перевозчика штучно. На 1 января 2009 года, согласно отчетам «Трансаэро», парк воздушных судов авиакомпании составлял 42 единицы, в том числе 39 иностранного производства и 3 — российского. В прошлом году «Трансаэро» начала эксплуатацию одного Ту-214, в парк перевозчика также вошли два Boeing 777, четыре Boeing 747, четыре Boeing 767 и один Boeing 737.

В «Трансаэро» считают свой флот оптимальным, поскольку он экономичен, практически все самолеты являются продукцией одного производителя. «Кроме того, флот компании содержит самолеты с емкостью от 115 до 500 кресел. Это означает возможность быстрого реагирования на изменения рынка, замены судном большей или меньшей емкости при колебаниях спроса для повышения загрузки судна и экономии издержек», — подчеркивают в компании. Хотя, например, и Boeing 767, и Boeing 777 являются дальнемагистральными самолетами.

Изначально ориентированными только на западный флот были чартерный перевозчик «ВИМ-Авиа», в парке которого 12 среднемагистральных самолетов Boeing 757–200, и низ-



АВИАКОМПАНИИ

кобюджетный «Скай Экспресс». Этот перевозчик эксплуатирует парк из девяти Boeing 737–300 и Boeing 737–500. Новый российский low-cost перевозчик «Авианова», одним из инвесторов которого считается компания А1 (входит в «Альфа-групп»), должен в этом году начать полеты на А320. Детально структура будущего флота не раскрывается, однако участники рынка уверены, что он должен быть однотипным (по данным ВГ, сейчас компанией приобретено два самолета).

ГОСУДАРСТВЕННИКИ-КОСМОПОЛИТЫ

Постепенный отказ от советской техники и переход на западные типы — главная тенденция последних пяти лет. Приобретать или брать в лизинг иномарки стали даже авиакомпании, юридически являющиеся федеральными государственными унитарными предприятиями или подконтрольные государству.

Государственная транспортная компания «Россия» (созданная путем объединения одноименного перевозчика с петербургской авиакомпанией «Пулково») в июле получила пятый по счету А320. В настоящее время ГТК «Россия» для коммерческих перевозок использует также восемь А319, пять Boeing 737–500, три Boeing 767–300 и не отказалась от десяти Ту-154М. Хотя к осенне-зимнему навигационному периоду 2008–2009 годов из эксплуатации уже были выведены Ту-134 и Ил-86.

«Реализуя стратегию обновления авиапарка, ГТК „Россия“ делает ставку на экономичные современные лайнеры иностранного производства, — подчеркивается в сообщении компании. — При этом парк не только „молодеет“, но и стремится к однотипности, что существенно влияет на эффективность использования воздушных судов».

«В развитии парка мы пока делаем ставку на Airbus и его среднемагистральное семейство А319/А320/321, — сообщил ВГ представитель „Уральских авиалиний“. — „Уральские авиалинии“ всегда, со времен свердловского авиаотряда советского „Аэрофлота“, были среднемагистральной авиакомпанией, специализирующейся на обслуживании рейсов продолжительностью до шести часов».

Весной компания прекратила эксплуатацию региональных турбовинтовых самолетов Ан-24. «Мировой финансово-экономический кризис и сокращение объемов перевозок пассажиров подвигли нас к более оперативному решению в отношении этих воздушных судов», — говорят в компании.

В зависимости от того, как будет развиваться экономическая ситуация, возможны корректировки моделей в рамках одного семейства А319/А320/321. «Если спрос на перевозки восстановится, будем брать А321, если нет — то самолет меньшей вместимости — А320. Такая возможность контрактом предусмотрена», — говорит топ-менеджер «Уральских авиалиний».

«Экономический эффект от использования самолета А320 вместо Ту-154Б выражается в получении экономии ГСМ на каждый летный час. На весь налет 2008 года данная экономия составила порядка 1,7 млрд рублей», — говорится в отчетности «Уральских авиалиний». Расходы на техническое обслуживание и аренду А320 выше. Но чистая эффективность от эксплуатации А320 в расчете на один летный час за вычетом всех постоянных и переменных арендных платежей, связанных с владением и эксплуатацией А320, а также с учетом затрат авиакомпании по ТО собственных самолетов составила в 2008 году относительно Ту-154М \$1863, относительно Ту-154Б — \$2589.

Заградительные пошлины не сдержали авиакомпании от приобретения западной техники, но заставили максимально экономить и брать довольно старые самолеты. Но до кризиса скидки западных производителей составляли традиционно 20–30% от каталожной цены. Сейчас — 35–40%, и это не предел. Кто-то может добиться скидок до 50% и более. По оценкам участников рынка, дисконты Boeing и Airbus могут достичь максимума к концу года, а особенно на находящиеся в производстве отказные суда. ■

«АЭРОФЛОТ» ХОТЯ И НАЗЫВАЕТСЯ НАЦИОНАЛЬНЫМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ, ОТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ ОТКАЗАЛСЯ ПЕРВЫМ





МС-21

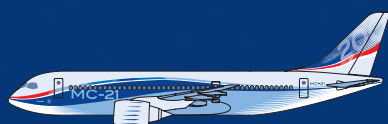
МАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ XXI ВЕКА

Создание МС-21 предусмотрено Федеральной Целевой Программой развития гражданской авиационной техники России на период до 2015 года

МС-21 — семейство ближне-среднемагистральных авиалайнеров на 150–210 пассажиров.

МС-21 разрабатывается Корпорацией «Иркут» в сотрудничестве с ведущими российскими авиастроительными предприятиями и в широкой международной кооперации.

МС-21 превосходит все современные аналоги по экономической эффективности эксплуатации, комфортабельности, надежности и соответствует перспективным экологическим требованиям.



Россия, 125315, г. Москва, Ленинградский проспект, дом 68, стр. 1
Телефон/факс: +7 (495) 777-21-01
e-mail: inbox@irkut.com www.irkut.com

ЕДИНАЯ И НЕДЕЛИМАЯ

с созданием ОАК начался новый этап развития российского авиапрома — запуск процесса реальной интеграции производителей боевой тактической авиации. первый этап слияния прошел относительно безболезненно. однако теперь борьба за заказы ВВС будет происходить уже не между двумя компаниями, а между разными группами в единой структуре.

константин макиенко

ТРЕНД — КОНСОЛИДАЦИЯ Рост эффективности производства и увеличение конкуренции привели к укрупнению авиастроительных компаний практически во всех экономически развитых странах. В качестве примера можно привести Францию, где боевыми самолетами занимается только Dassault. Более того, европейские страны объединили свои усилия при создании тактических боевых авиационных комплексов в рамках проектов Tornado и Eurofighter/Turboop. В этих проектах принимают участие четыре государства — Германия, Великобритания, Италия и Испания. Даже в США при переходе к следующему поколению истребителей производство обоих типов машин пятого поколения, и тяжелого F-22, и легкого F-35, было сосредоточено в руках одной корпорации — Lockheed Martin. Boeing продолжает производство истребителей F-18 и F-15, которые концептуально относятся к четвертому поколению.

Национальные рынки истребителей стали слишком маленькими и не оставляют пространства для присутствия на них более чем одной компании и зачастую более чем одного вида тактических истребителей. Современные боевые самолеты слишком дорогие изделия. Военно-воздушные силы европейских стран, таких как Великобритания, Франция или Германия, заказывают всего по 250–280 истребителей поколения «4+». При нынешней стоимости разработки машины это означает, что для достижения рентабельности программ следует не только монополизировать внутренний рынок, но и экспортировать самолеты или вступать в международные промышленные альянсы. Кроме того, боевой потенциал современных истребителей определяется не только качествами собственно самолета, но и возможностями его бортового оборудования и авиационных средств поражения. Поэтому особое значение имеет сохранение конкурентной среды не столько на уровне финальной сборки, сколько среди производителей авионики и бортовых радиолокационных станций. И хотя на втором и более низких уровнях комплектации тоже наблюдается процесс интеграции производителей, особенно заметный в двигателестроении, «самолетчики», как правило, пока еще сохраняют возможность выбора многих комплектующих элементов. Таким образом, монополизация внутренних рынков боевой тактической авиации сопровождается, с одной стороны, обострением конкуренции на международном уровне, а с другой — сохранением достаточно плотной конкурентной среды на уровне поставщиков. Например, в России пока сохраняется возможность выбора как минимум из двух радаров для установки на каждую из основных авиационных платформ — и истребители семейства Су-30, и МиГ-29. Хотя существует определенная специализация, в рамках которой НИИП имени Тихомирова создает бортовые радиолокационные станции для тяжелых истребителей сухоховской фирмы, а ОАО «Фазотрон-НИИР» — для «легких» машин РСК МиГ, обе компании имеют и альтернативные технические решения. Так, НИИП имени Тихомирова прорабатывало вопрос о создании БРЛС «Барс-29» для установки на истребители МиГ-29 и МиГ-35, а «Фазотрон» предлагал и даже проводил испытания станций «Жук-МС» и «Жук-МФ» для сухоховских платформ Су-35УБ борт 801 и Су-33КУБ.

ИНТЕГРАЦИЯ «СУХОГО» И МИГА ПЕРЕЖДЕ ВСЕГО ОБЕСПЕЧИТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ



Важный момент заключается еще и в том, что хотя на политическом уровне «Сухой» и МиГ часто выступали антагонистами, реальная конкуренция между ними за внутренний заказ советских (российских) ВВС прекратилась еще в начале 80-х годов. Тогда при переходе к закупкам истребителей четвертого поколения было решено создавать двухсоставной парк истребительной авиации, включающий мощные тяжелые истребители и более дешевые легкие машины прифронтовой зоны. Фактически уже тогда эти фирмы заняли разные ниши, и конкуренция между ними прекратилась. Впрочем, на этапе перехода к пятому поколению эта конкуренция возникла вновь. В начале XXI века РСК МиГ активно предлагала свои проекты легкого перспективного боевого авиационного комплекса в качестве альтернативы более тяжелому сухоховскому Т-50. Однако ВВС РФ сделали свой выбор в пользу ОКБ Сухого.

Стоит отметить, что хотя интеграция «Сухого» и МиГа происходит именно сейчас, с формированием дивизиона боевой авиации ОАК, процесс если не консолидации, то взаимопроникновения двух компаний длится уже около десяти лет. Почти все руководители РСК МиГ начиная с 1999 года, когда его генеральным директором был назначен Николай Никитин, являются выходцами из системы «Сухого». Присутствие сухоховцев на МиГе не ог-

раничивается лишь менеджерскими позициями — оно заметно также в конструкторских и внешнеэкономических подразделениях.

ПОГЛОЩЕНИЕ КАК СЛИЯНИЕ Интеграция «Сухого» и МиГа прежде всего обеспечит рост и эффективность работы на внешних рынках. Как бы ни регулировались экспортные предложения на государственном уровне, случаи российско-российской конкуренции за экспортные заказы до последнего времени все же имели место. Наличие единого поставщика такую конкуренцию сводит к минимуму. Появляется возможность предлагать унифицированные технические решения, использовать наиболее удачные или продвинутые наработки одной фирмы в интересах другой. Например, весьма перспективным представляется использование технического задела, полученного в ОКБ Сухого в рамках программы Су-27БМ (Су-35) и Т-50, при реализации проекта МиГ-35. Полезным для повышения эффективности работы МиГа будет использование опыта проектного управления программами, которое уже отработано в «Сухом». В то же время и РСК МиГ имеет достижения, которые могут быть использованы в практике «Сухого». Например, МиГ имеет весьма позитивный опыт создания тренажерных комплексов.

Следует отметить, что глава объединенной компании Михаил Погосян уже продемонстрировал способность решать задачи по консолидации противостоящих предприятий, когда создавал АХК «Сухой». Ему удалось тогда преодолеть оппозицию идее объединения в холдинг со стороны Комсомольского и Новосибирского заводов. Причем сделано это было с соблюдением интересов всех субъектов интеграции. Столь же осторожный и консервативный подход использовался и в РСК МиГ. Никаких кадровых революций в компании не произошло: руководители ключевых направлений, связанных с разработкой новых версий МиГ-29, финансами, внешнеэкономической деятельностью, сохраняют свои посты и продолжают работать в компании. Сохраняются конструкторская школа и сам бренд «МиГ». Очевидно, полная интеграция научного потенциала двух КБ будет происходить уже при работе над новыми проектами.

Впрочем, вопрос о будущем микояновского бренда сохраняет актуальность. Экономически АХК «Сухой» значительно сильнее РСК МиГ. Поэтому интеграция двух компаний фактически может стать поглощением с последующей ликвидацией более слабой. МиГ у остается надеяться на два фактора. Во-первых, несмотря на большие объемы экспортных поставок и наличие крупных заказов от ВВС РФ, у «Сухого» просто не хватит ресурсов, в первую очередь финансовых, для поглощения РСК МиГ. Во-вторых, сохранение и увеличение производства истребителей этой компании экономически выгодно «Сухому», поскольку обеспечит рост загрузки предприятий-смежников, которые сегодня работают по заказам в основном сухоховской фирмы. Нарращивание серийности производства по всей цепочке кооперации позволит снизить стоимость комплектующих.

Среднесрочные перспективы микояновской фирмы будут также определяться динамикой двух ее основных проектов — палубного истребителя МиГ-29К и глубоко модернизированного МиГ-35. Спрос на оба самолета существует. МиГ-29К выбран индийскими ВМС в качестве основного корабельного истребителя и, несмотря на задержки строительства авианосца Vikramaditya, будет поставлен в эту страну в количестве как минимум 46 единиц. Более того, этот истребитель, вероятнее всего, является безальтернативным решением и для легких авианесущих кораблей ADS индийской постройки. По мере нарастания физического износа и морального старения материальной базы вероятным представляется переход на МиГ-29К российского военноморского флота.

Столь же уверенно можно предполагать наличие спроса и для МиГ-35 — первого российского истребителя, оснащенного радаром с активной фазированной антенной решеткой. ВВС РФ, не говоря уже о зарубежных заказчиках, всегда будут нуждаться в недорогих истребителях среднего класса. Помимо цены они обладают также тем преимуществом, что их поставки за рубеж всегда политически менее чувствительны, чем экспорт мощных тяжелых боевых авиационных комплексов.

Таким образом, коммерческие перспективы проектов МиГ-35 и МиГ-29К кажутся вполне благоприятными, а основные риски лежат в организационной, технической и финансовой областях. ■



МИГ-35 (ВВЕРХУ)
И ПАЛУБНЫЙ МИГ-29К — ГАРАНТИЯ
СОХРАНЕНИЯ В ОАК МИКОЯНОВСКОЙ
КОНСТРУКТОРСКОЙ ШКОЛЫ



SUPERJET

ПЕРВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ СУПЕРСАМОЛЕТ В МИРЕ



Реклама

Вы видите будущее. Будущее, в котором нет места тому, что называется «обычный региональный самолет». Поднимитесь на борт нового самолета, который помог создать и будет определять сектор региональных турбореактивных суперсамолетов завтрашнего дня. Семейство самолетов «Сухого» Superjet 100 – это самолеты, специально созданные в XXI веке и отвечающие требованиям XXI века. В новом самолете воплотились самые современные технологии. Он имеет уменьшенный взлетный вес и дает авиакомпаниям беспрецедентную надежность, более низкие расходы на эксплуатацию и техническое обслуживание. Он также на 10% более эффективен по расходу топлива в сравнении со своими конкурентами. Он предоставляет авиакомпаниям возможность выбора оптимального по дальности и вместимости летного парка. Он предоставляет пассажирам повышенный уровень комфорта за счет более широких кресел и проходов, большего объема салона и увеличенной на 27% вместимости багажных полок. Семейство самолетов «Сухого» Superjet 100 продвигается на мировой рынок совместно с SuperJet International, создается в сотрудничестве с первоклассными авиапромышленными компаниями Европы и Америки, а фирма Boeing выступает в качестве консультанта программы. Если у наших конкурентов еще не появился комплекс неполноценности, то он обязательно появится после посещения нашего сайта www.sukhoi.superjet100.com

 **SUKHOI SUPERJET 100**
In Partnership with Alenia Aeronautica

SUKHOI SUPERJET100 IS DESIGNED, DEVELOPED AND BUILT BY SUKHOI CIVIL AIRCRAFT COMPANY. SUPERJET INTERNATIONAL IS A JOINT VENTURE BETWEEN SUKHOI AND ALENIA AERONAUTICA. FOR SALES, AFTERSALES AND MARKETING VISIT WWW.SUKHOI.SUPERJET100.COM AND WWW.SUPERJETINTERNATIONAL.COM

ОНИ ЕЩЕ ПОШУМЯТ

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ САМОЛЕТЫ ПРОИГРЫВАЮТ РЫНОК BOEING, AIRBUS И МЕНЕЕ КРУПНЫМ АВИАПРОИЗВОДИТЕЛЯМ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ИЗ-ЗА ДВИГАТЕЛЕЙ. ПАРК САМОЛЕТОВ — КАК СУЩЕСТВУЮЩИХ, ТАК И ПЕРСПЕКТИВНЫХ — НУЖДАЕТСЯ В РЕМОТОРИЗАЦИИ. НО СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПОКА НЕ ПОЗВОЛЯЕТ РЕШИТЬ ЭТУ ЗАДАЧУ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ОДИНОЧКИ С МОТОРОМ Ремоторизация — один из основных способов модернизации самолетов в мировой практике. Даже имея удачную конструкцию планера, самолет зачастую не удовлетворяет постоянно возрастающим требованиям эксплуатантов из-за характеристик силовой установки, и эту проблему можно решить заменой двигателя. Более того, ресурс планера при должном подходе к обслуживанию составляет десятки лет, тогда как двигатель, являясь технологически наиболее сложным компонентом самолета, с течением времени начинает требовать больше внимания, сокращается его межремонтный ресурс — ремонты необходимо делать чаще, и они становятся все дороже. Кроме того, развитие авиационного рынка, изменение его конфигурации, новые бизнес-модели авиаперевозок и состояние окружающей среды вынуждают производителей самолетов в спешном порядке решать такие задачи, которые еще несколько лет назад не ставились при разработке перспективных моделей.

В России реализуется пока только один проект ремоторизации парка в классическом смысле — когда на уже выпущенные самолеты устанавливается новый двигатель. Советская промышленность произвела более 1 тыс. самолетов Ил-76 разных модификаций, из которых и сегодня эксплуатируется более 800, в том числе в гражданских грузовых авиакомпаниях. Однако установленные на этих машинах двигатели Д-30К окончательно устарели еще в 90-е годы. Эти эффективные по компоновке самолеты перестали соответствовать требованиям ИКАО по шуму и эмиссии загрязняющих веществ. Несмотря на предложение «Сатурна» использовать для ремоторизации модификацию двигателя Д-30КП, получившую название «Бурлак», в 2003 году для этих целей была сертифицирована разработка пермского моторостроительного объединения «Авиадвигатель» ПС-90А-76 — специально адаптированная под Ил-76 версия двигателя ПС-90А.

Основным заказчиком ремоторизации выступило Министерство обороны РФ, имеющее значительный парк Ил-76 военного применения. Но примечательно, что этот проект получил деятельную поддержку со стороны рынка. Частная авиакомпания «Волга-Днепр» организовала в Узбекистане на Ташкентском авиационном производственном объединении имени Чкалова (ТАПОиЧ) производство новой модификации самолетов Ил-76—90ВД с установленными двигателями пермского завода. Два самолета удалось построить и принять в эксплуатацию, но достройка остальных пока заморожена из-за кризиса: снижение доходов от грузовых перевозок не позволяет изымать деньги из бизнеса на инвестиционные проекты. Авиакомпания обратилась за финансовой поддержкой проекта к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), но получила отказ, поскольку ТАПОиЧ не входит в структуру корпорации (переговоры об этом на уровне лидеров двух стран закончились безрезультатно).

ОДИН НА ВСЕХ На этом новейшая история реализованных в серийном исполнении проектов ремоторизации имеющегося парка самолетов исчерпывается. На обе серийно выпускаемые ОАК модели гражданских самолетов — Ту-204 и Ил-96 — устанавливается все тот же ПС-90А. Конеч-

ОСНОВНЫМ ЗАКАЗЧИКОМ РЕМОТОРИЗАЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РФ, ИМЕЮЩЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ПАРК ИЛ-76 ВОЕННОГО ПРИМЕНЕНИЯ

но, в унификации производимых продуктов есть смысл: удобнее и дешевле, если двигатель одной конструкции устанавливается на планеры всех имеющихся конструкций. Но монополизм на рынке оборачивается тем, что производитель мало заинтересован в увеличении качества своей продукции. Специалисты отмечают, что выпускаемые серийно ПС-90А капризны, это подтверждается и свежей статистикой авиакомпании Red Wings, согласившейся развивать свой бизнес на отечественных самолетах Ту-204. Из-за ряда внезапных отказов двигателей авиакомпания была вынуждена задерживать рейсы с пассажирами и нести убытки, а опцион на приобретение Red Wings очередной партии из девяти самолетов Ту-204 оказался под вопросом.

Между тем существует модификация ПС-90 — ПС-90А-2. Его установка на фюзеляж Ту-204 с одновременной глубокой модернизацией самолета приведет в 2011 году к появлению новой версии — Ту-204СМ. Несмотря на схожесть названий, эта версия двигателя обещает разительно отличаться от своих предшественников ПС-90А и ПС-90А1 (версия ПС-90А с увеличенной тягой для Ил-96). Сокращение стоимости жизненного цикла на 37%, рост надежности в полтора-два раза, снижение потребления масла и соответствие мировым сертификационным требованиям при полной взаимозаменяемости с ПС-90А — все это выглядит почти революционным для отечественного двигателестроения новой России. Судя по всему, столь существенное улучшение характеристик двигателя явилось следствием участия в процессе его проектировки специалистов американской Pratt & Whitney.

Сейчас эта модель двигателя находится на завершающей стадии испытаний и сертификации, но вряд ли ей суждено повторить судьбу самого массового в СССР авиатора Д-30К. Ведь на то, чтобы парк произведенных самолетов Ту-204СМ можно было назвать в полном смысле «серийной» и продать заказчикам хотя бы сотню самолетов, осталось не более пяти лет. Согласно планам ОАК, на смену этой машине должен прийти абсолютно новый самолет МС-21 — его первый полет анонсируется уже к 2014 году.

НАЗАД В СССР В случае с самолетами для региональных перевозок выбор двигателей также невелик. Оба проекта этого класса из модельного ряда ОАК — Ан-148 и Ту-334 — оснащаются двигателями Д-436 украинского производства (запорожский завод «Мотор Сич» производит эти моторы в кооперации с московским «Салютом»). Кроме уже упомянутых гражданских самолетов двигателем Д-436 оснащается специальный самолет-амфибия Бе-200, выпускаемый Таганрогским авиационным научно-техническим комплексом имени Бериева. Аналогичного двигателя российского производства не существует, так что нет и проектов ремоторизации самолетов этих типов.

Да и сама программа Ту-334 сейчас находится в заморозленном состоянии. Ее судьбу многие связывают с потенциальным контрактом для управления делами президента РФ на поставку ближнемагистрального самолета — других заказчиков этого самолета пока нет. Одно из принципиальных требований к президентскому лайнеру — российское происхождение самолета, то есть минимальное использование в нем комплектующих иностранного производства. Из всех моделей, запланированных ОАК к производству, только Ту-334 разработан полностью в отечественном конструкторском бюро имени Туполева.

В борьбе за престижного заказчика «тушке» серьезно мешает украинская разработка Ан-148, производство которой уже запущено в России в Воронежском объединенном самолетостроительном обществе — по неофициальной информации, именно эти две машины попали в short-list на звание президентского регионального самолета. Но наличие одинаковых двигателей, как ни странно, объединяет конкурирующие программы в решении одной задачи — добиться от «Мотор Сич» разрешения финальной сборки двигателя на московском «Салюте». Пока этот вопрос не решен, а учитывая напряженность в политических отношениях с Украиной, все больше отражающуюся на экономическом сотрудничестве двух стран, вряд ли стоит рассчитывать и на действенную помощь потенциального заказчика — главы российского государства.

Однако в украинском происхождении двигателя Д-436 есть и плюсы. Не без учета политических причин, этому двигателю проще получить сертификацию по западным стандартам. К тому же специалисты авиапрома называют Д-436 лучшей советской разработкой, которая максимально доведена до мировых стандартов, а некоторые технические характеристики даже превосходят зарубежные аналоги.

СВОЙ ИНОСТРАННЫЙ Проникновение российских самолетов на самые массовые рынки авиатехники Европы и Америки возможно только в случае ремоторизации отечественных машин двигателями иностранного производства. Но пока осуществленные в России проекты замены двигателя западным аналогом не привели к заветной цели — увеличению продаж самолетов. Наиболее известный пример такой модификации — самолет Ту-204—120 с двигателем RB-211—535E4-B-75 производства Rolls-Royce. Заявку на получение сертификата типа Европейского агентства по авиационной безопасности производитель самолета подал в октябре 1998 года, получил сертификат в октябре 2008-го. На торжественном мероприятии с участием журналистов кто-то из официальных лиц сказал, что это единственный российский самолет, сертифицированный по западным правилам. Но это не так. Первенство принадлежит Ил-96Т, который в июле 1999 года с установленными на него

двигателями PW2337 американской компании Pratt & Whitney был сертифицирован в США. Заказов на его гражданскую грузовую версию Ил-96М так и не нашлось.

Наличие иностранной сертификации не помогло и Ту-204—120 — самолет так и не стал серийным, единственный его экземпляр был приобретен Китаем, который заказал всего пять таких машин. Но с выполнением контракта возникли проблемы: двигателей к этим самолетам уже нет. К моменту получения долгожданного сертификата российским «Туполевым» совместимые программы Boeing и Airbus были прекращены, а двигатели RB-211—535 Rolls-Royce снял с производства. В итоге и в перспективной программе модельного ряда ОАК Ту-204—120 с двигателем Rolls-Royce больше не значится.

Чтобы избежать подобных проблем, новый перспективный самолет Sukhoi Superjet разрабатывается в тесной кооперации с иностранными, и прежде всего с зарубежными двигателестроителями. Базовой версией двигателя станет новая совместная разработка французского концерна Snecma и НПО «Сатурн», получившая наименование SaM-146. Возможности для ремоторизации закладываются и при проектировании других новых самолетов. Магистральный самолет МС-21 разрабатывается с учетом экспортной версии. Для того чтобы перспективный самолет имел возможность продаваться в развитых странах, его конструкция предусматривает установку двигателя одного из мировых лидеров отрасли или созданного в кооперации с ними. Корпорация «Иркут» — головной разработчик МС-21 — вместе с ОАК еще не провели тендер по выбору фирмы — изготовителя силовой установки, но выбор невелик — рассматриваться будут предложения всех мировых гигантов: Rolls-Royce, Pratt & Whitney, Snecma, General Electric.

ДВИГАТЕЛЬ БУДУЩЕГО «Магистральный самолет XXI века», скрывающийся пока под аббревиатурой МС-21, будет оснащен и новым российским двигателем. Согласно материалам Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), перспективный двигатель тягой 9—18 тонн должен быть готов к 2014 году — к первому полету еще не существующего планера новой линейки отечественного гражданского авиастроения. За оснащение через десять лет флагмана российского авиапрома двигателем уже борются российские производители гражданских авиадвигателей. Предприятия пермского моторостроительного комплекса предлагают ОАК разработку под названием ПД-14, которая ведется с использованием базового прототипа ПС-12. Его ближайший конкурент СПМ-21 — совместная разработка украинских «Мотор Сич», КБ «Прогресс» и московского «Салюта», основанная на глубокой модернизации двигателя АИ-436. Итоги тендера на разработку двигателя к самому перспективному российскому самолету ОАК и «Иркут» обещали объявить в июле, но на момент подписания номера ВГ в печать официальных сообщений по этому вопросу не было. Возможно, это тоже станет новостью с МАКС-2009.

Удастся ли реализовать все эти планы, покажет время, способствовать этому должны реформа управления всей двигателестроительной промышленностью и консолидация предприятий. ■

ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ ТУ-204-120 С ДВИГАТЕЛЕМ ROLLS-ROYCE БЫЛА ПОДАНА В ОКТЯБРЕ 1998 ГОДА, А СЕРТИФИКАТ ВЫДАН ЛИШЬ В ОКТЯБРЕ 2008-ГО



ANDY MARTIN/ARLINES.NET



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



**Объединенная
двигателестроительная
корпорация**

ЕДИНСТВО ВО МНОЖЕСТВЕ

ОДК - интегрированная структура, производящая двигатели для военной и гражданской авиации, космических программ, установки различной мощности для производства электрической и тепловой энергии, газоперекачивающие и корабельные газотурбинные агрегаты



ОДК объединяет более 80% активов отрасли и является дочерней компанией Объединенной промышленной корпорации «ОБОРОНПРОМ»



ОАО
«АВИАДВИГАТЕЛЬ»



ОАО «ПЕРМСКИЙ
МОТОРНЫЙ ЗАВОД»

▲ КЛИМОВ

ОАО
«КЛИМОВ»



ОАО «ММП
ИМ. В.В. ЧЕРНЫШЕВА»

САТУРН

ОАО
«НПО САТУРН»

УМПО

ОАО «УФИМСКОЕ
МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ»



ОГУП
«НПП «МОТОР»



ОАО «СНТК ИМ.
Н.Д. КУЗНЕЦОВА»



ОАО
«МОТОРОСТРОИТЕЛЬ»



ОАО
«СКБМ»



ОАО «НПО
ПОВОЛЖСКИЙ АВИТИ»



ОАО «МЕТАЛЛИСТ-
САМАРА»



ОАО
«СТАР»

ИНКАР

ОАО
«ИНКАР»

ООО «Управляющая компания «Объединенная двигателестроительная корпорация»
121357, Москва, ул. Верейская, д. 29, стр. 141
Телефон/факс: (495) 648-32-39
www.oboronprom.ru

ГРУЗОВИК ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ГЛОБАЛЬНЫЙ КРИЗИС ОБРУШИЛ РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, И КОММЕРЧЕСКИЕ АВИАКОМПАНИИ СЕЙЧАС НЕ ГОТОВЫ ЗАКАЗЫВАТЬ НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ. ОСНОВНЫЕ НАДЕЖДЫ АВИАСТРОИТЕЛИ ТЕПЕРЬ СВЯЗЫВАЮТ С ЗАКАЗОМ МИНОБОРОНЫ. НО ЭКСПЕРТЫ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО АРМИИ БУДЕТ ТРУДНО ОДНОВРЕМЕННО ФИНАНСИРОВАТЬ ДАЖЕ ДВЕ ПРОГРАММЫ — ИЛ-476 И ИЛ-112, НЕ ГОВОРЯ УЖЕ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ПРОИЗВОДСТВА АН-124 И ПЕРСПЕКТИВНОМ РОССИЙСКО-ИНДИЙСКОМ МТС, КОТОРЫЕ ТАКЖЕ ТРЕБУЮТ БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ.

ПЕТР МИРОНЕНКО

ОТ ЛЕГКОГО К ТЯЖЕЛОМУ В 2008 году Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) приняла стратегию развития до 2025 года. В части, касающейся военных и коммерческих транспортных самолетов, стратегия предусматривает производство самолетов четырех типов — легкого (Ил-112Т), среднего (совместный российско-индийский МТС), тяжелого (семейство Ил-76) и сверхтяжелого (семейство Ан-124 «Руслан»). Все четыре типа предполагают производство как военной, так и гражданской версий. Ничего нового в такой классификации нет, в советском авиапроме было примерно такое же разделение, да и места тяжелого и сверхтяжелого самолетов занимали те же Ил-76 и Ан-124. МТС должен занять нишу среднего самолета Ан-12, а Ил-112 — легкого Ан-36.

Стратегия ОАК амбициозна — 20–30% ежегодных продаж на мировом рынке. По оценке ОАК, для этого она должна продавать к 2025 году 40–60 самолетов в год, всего запланированный объем производства в период 2008–2025 годов — 900–950 рамповых самолетов, из них не менее 55–65% должно быть экспортировано. Но стратегия принималась до кризиса, который отразился на грузовых авиаперевозках сильнее, чем на пассажирских. За январь—май объемы перевозки грузов и почты российской гражданской авиацией упали на 26,1% (перевозки пассажиров — на 19,4%). Эксперты уверены, что в долгосрочной перспективе рынок будет расти, но пока что российские коммерческие грузовые компании существенно снизили свои запросы на новые самолеты. Сейчас надежды на запуск серийного производства новых российских грузовых самолетов в основном связаны с заказами Минобороны. «Гражданских заказчиков не так много из-за кризиса, да и сегмент коммерческих грузовых авиаперевозок недостаточно развит», — говорит глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. — Впрочем, и ВВС приходится тяжело: при том что сейчас по-настоящему они не готовы оплачивать крупные заказы, им приходится тянуть программы Ил-476 и Ил-112. А от них ожидают поддержки и в программах Ан-124 и российско-индийского МТС». Понятно, что армии даже с учетом разбивки проектов по времени будет трудно найти деньги на все эти программы и вдвойне трудно со стадии НИОКР перейти на стадию серийного производства, но в то же время существующий флот стремительно стареет и потребность в новом велика, заключает эксперт.

Проект, который мог бы больше других заинтересовать гражданских заказчиков, — восстановление производства Ан-124. В авиакомпаниях «Волга-Днепр», которая является основным эксплуатантом машины, утверждают, что спрос на уникальные перевозки негабаритных грузов, для которых используется самолет, даже в кризис не падает, а растет.

На востребованности Ан-124 сказывается и пробуксовка проекта сверхтяжелого транспортного самолета А400 европейского концерна EADS. В результате европейцы по-

НАДЕЖДЫ НА ЗАПУСК СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА НОВЫХ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ СВЯЗАНЫ С ЗАКАЗАМИ МИНОБОРОНЫ

ка продолжают пользоваться услугами программы SALIS (СП «Волга-Днепр» и АНТК имени Антонова по перевозкам для армий стран НАТО). В «Волга-Днепре» говорят, что до 2027 года ей может потребоваться 40 машин Ан-124. Разговоры об этом проекте идут уже несколько лет, но он требует государственного субсидирования, которого оба производителя самолета, Россия и Украина, обеспечить не могли.

В этом году президент РФ Дмитрий Медведев дал ОАК поручение подготовить предложения о восстановлении производства Ан-124, но стопроцентной уверенности в том, что серийное производство «Русланов» будет возобновлено, нет.

ПРОВЕРЕННЫЙ ВРЕМЕНЕМ Ближе всего к реализации находится проект модернизации семейства Ил-76. На сегодняшний день произведено более тысячи самолетов этого типа, и спрос на машины данного класса (полезная нагрузка до 60 тонн), как на военные версии, так и на гражданские, остается достаточно высоким. Ил-76, разработанный в 1960-е годы, в ОАК считают недостаточно устаревшим для снятия с производства и начала разработки полностью нового аналога. «Пока нет проектов по замене самолета типа Ил-76. Разрабатывать новый самолет просто нерационально, пока существующий имеет потенциал для модернизации», — пояснили ВГ в ОАК. Подобные проекты в области военно-транспортной авиации имеют достаточно большой жизненный цикл, добавили в корпорации. В этом есть своя логика: некоторые удачные модели, как, например, американский C-130 Hercules производства Lockheed Martin (совершил первый полет в 1954 году), производятся уже более 50 лет. Тем не менее Ил-76 нуждается в модернизации. Для этого ОАК надо завершить перевод его производства на ульяновский «Авиастар». Сейчас самолет на время остался без производственной площадки. С момента запуска в производство Ил-76 собирались на Ташкентском авиационном произ-

водственном объединении имени Чкалова (ТАПОиЧ). Но к началу 90-х годов ташкентский завод находился в таком тяжелом состоянии, что не смог выполнять поступающие заказы. В 2006 году из-за отсутствия «людских ресурсов» на ТАПОиЧ был практически сорван подписанный годом ранее контракт на поставку в Китай 34 военно-транспортных Ил-76МД и 4 заправщиков Ил-78МК (на базе Ил-76МД) на \$1,045 млрд. Из-за этого конфуза российское правительство приняло решение о переносе производства Ил-76 в РФ, на ульяновский «Авиастар-СП», который стал подрядчиком по китайскому контракту. Впрочем, его реализация до сих пор не началась. Ташкентский завод сейчас собирает последние три Ил-76ТД-90ВД, заказанные авиакомпанией «Волга-Днепр», а ульяновский завод только готовится к началу производства. Впрочем, в ОАК уверяют, что задержек не будет: «Программа реализуется в соответствии с ранее согласованным графиком, на „Авиастаре“ полным ходом идет технологическая подготовка производства».

Ил-76, который встанет на производство в Ульяновске, будет серьезно модернизирован: у него будет новая двигательная установка (двигатель ПС-90А-76), новое крыло и «стеклянная» кабина. Новая модификация получила название Ил-476. По планам первый самолет, представляющий собой летающую лабораторию для отработки нового технического лица, будет собран в 2010 году и в 2011-м завершит летно-конструкторские испытания. «Как минимум до 2020 года такой вариант самолета, безусловно, будет пользоваться спросом на рынке», — уверены в ОАК. Минобороны РФ планирует приобрести 38 Ил-476 в вариантах топливозаправщика и военно-транспортного самолета в рамках государственной программы вооружения на период с 2011 по 2020 год.

Ил-476 — самолет перспективный. Но вся судьба проекта будет зависеть от финансирования Минобороны: коммерческие компании сейчас не готовы делать крупные закупки. Но и военным в условиях кризиса срезают

финансирование, так что в программе возможны задержки. «Финансирование программы идет в соответствии с подписанным госконтрактом», — уверяют в ОАК. Впрочем, Ил-476 действительно глубокая модернизация, и в таких серьезных проектах задержка на полгода-год — это нормально, хотя если бы на самолет были коммерческие заказы, то в скором начале серийного производства было бы больше уверенности. «Новые самолеты мог бы заказать „Волга-Днепр“ — пяти Ил-76 ему достаточно, чтобы присутствовать на этом рынке, но чтобы получить долю, сопоставимую с долей „Волга-Днепра“ на рынке перевозок Ан-124, нужно закупать еще», — считает господин Пантелеев.

Впрочем, Минобороны закупать самолет все равно придется: летающие сейчас Ил-76 стремительно исчерпывают ресурс. А в ОАК ожидают, что после запуска производства Ил-476 на «Авиастаре» можно ожидать и увеличения количества зарубежных заказчиков. В октябре-ноябре ожидается подведение итогов тендера на поставку самолетов-заправщиков в Индию. В тендере участвует российский проект Ил-78МКИ (создан на базе самолета Ил-76), и в ОАК рассчитывают на победу. Правда, в конце мая уходивший со своего поста главком ВВС Индии заявил, что победителем тендера может быть признан концерн EADS с моделью A330MRTT.

Второй проект транспортного самолета, в котором все будет зависеть от финансирования Минобороны, — легкий Ил-112 (грузоподъемность 6 тонн, дальность 1 тыс. км) с возможностью базирования на малооборудованных аэродромах, который должен заменить устаревшие самолеты класса Ан-26 как в российской армии, так и за границей, где эксплуатируется около 300 этих машин. Но если в случае с Ил-76 можно рассчитывать как на военных, так и на коммерческих эксплуатантов, то Ил-112 будет востребован только в армии: рыночный спрос на перевозки небольших грузов на малые расстояния исчезающе мал. Ил-112 выиграл конкурс Минобороны на легкий



МАКСИМ БРЯНСКИЙ (РАУТ)

СОВЕТСКИЙ
МНОГОЦЕЛЕВОЙ АН-12
ДАВНО УСТАРЕЛ,
НО ЗАМЕНЫ ЕМУ НЕТ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



военно-транспортный самолет в 2004 году, в 2006 году самолет был включен в гособоронзаказ и государственную программу вооружений до 2015 года. Правда, сроки программы Ил-112 уже не раз сдвигались: еще полтора года назад предполагалось, что первый полет машина совершит в 2009 году. Но буквально в прошлом месяце гендиректор Воронежского авиастроительного завода (ВАСО), на котором будет собираться Ил-112, Виталий Зубарев, заявил, что первый опытный экземпляр будет собран только к декабрю 2010 года. Не исключено, что задержка программы Ил-112 связана и с проблемной экономикой ВАСО: за 2008 год выручка завода снизилась на 70,1% и он получил чистый убыток в 1,02 млрд рублей. Весной появилась информация о том, что производственные мощности завода могут резко сократить, как и количество рабочих. Впрочем, глава ОАК Алексей Федоров почти сразу опроверг эти слухи, подтвердив, что в ближайшие годы площадь будет использоваться для производства регионального Ан-148 и военно-транспортного Ил-112.

Самый новый и одновременно самый далекий от реализации из российских проектов военно-транспортных самолетов — совместный российско-индийский средний самолет МТС (многоцелевой транспортный самолет, или в английском варианте Multirole Transport Aircraft). Машина будет делаться на основе проекта Ил-214, разработанного КБ Ильюшина в 1990-е годы. Договоренность о совместной разработке среднего самолета (грузоподъемность 20 тонн, дальность 2,5 тыс. км) на смену советскому Ан-12 была достигнута российскими «Иркутом» и авиационным комплексом имени Ильюшина с индийским аэрокосмическим концерном HAL еще в 2001 году. Самолет будет на первом этапе оснащаться двумя двигателями ПС-90А-76 — такими же, как на Ил-76. «Такая силовая установка несколько чрезмерна для машины с полезной нагрузкой 20 тонн», — признают в ОАК. Но это нужно, чтобы обеспечить ряд технических требований индийской стороны (высота аэродромов базирования до 3,3 км, эксплуатация в условиях жаркого климата до +35°C).

Больших проблем с потенциальным спросом на МТС не должно быть: Ан-12 летает более чем в 20 странах, но

не производится уже почти 40 лет (с 1972 года) и уже в ближайшее время потребует замены. Участие в проекте Индии также объясняется тем, что она была крупным эксплуатантом Ан-12. Участие в проекте HAL, который пообещал заказать 45 самолетов МТС, помогло обеспечить самолету большой гарантированный стартовый заказ. Крупнейшим стартовым заказчиком, разумеется, должны стать российские ВВС, которые после победы Ил-214 в армейском тендере в 2005 году объявили о планах закупки 100 машин.

Впрочем, некоторые на первый взгляд сильные стороны проекта МТС — его международный статус и наличие сразу двух крупных заказчиков — стали для программы и источником проблем. Необходимость согласования деталей проекта как российскими исполнителями и заказчиками, так и ВВС и военным ведомством Индии привели к длительным задержкам, связанным с бюрократическими процедурами. Межправительственное соглашение между Россией и Индией о реализации проекта было подписано только ноябре 2007 года, хотя его проект был готов уже за два года до этого. Российская сторона так долго не могла определиться со схемой финансирования проекта с учетом рупийного долга Индии перед Россией, что Индии пришлось пригрозить России выходом из проекта.

ПРОИЗВОДСТВО МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ИЛ-76 БЫЛО ПРЕКРАЩЕНО В УЗБЕКИСТАНЕ, НО В РОССИИ ТАК И НЕ НАЧАЛОСЬ

сейчас в России два — это среднемагистральный Ту-204С и дальнемагистральный Ил-96-400Т. Оба самолета были разработаны в советское время, и с продажей обоих лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» испытывает трудности. Ту-204С относительно удобный самолет для фидерных перевозок. Именно для этого их заказывает авиакомпания AirBridgeCargo (входит в группу «Волга-Днепр»), специализирующаяся на регулярных перевозках на дальние расстояния на Boeing 747: Ту-204 могут «развозить» крупные грузы авиакомпании по небольшим пунктам назначения. Самолет для фидерных перевозок востребован, подтверждают и в авиакомпании «Аэрофлот-Карго». Впрочем, пока у Ту-204С помимо AirBridgeCargo только один заказчик — кубинская Cubana Aviacion, которая уже получила две машины. Ту-204С — хороший проект, но большим ударом для него может стать программа конвертации самолетов А320 и А321 в грузовые версии. По цене машина будет сопоставима с Ту-204, а обслужить Airbus в Европе, да и в России, где их уже больше, чем пассажирских Ту-204, будет куда проще. Кроме того, пассажирская версия Ту-204 вызывает много нареканий в отношении своей надежности. Недавно оператор крупнейшего парка этих самолетов авиакомпания Red Wings заявила, что готова отказаться от них из-за многочисленных технических неприятностей, вызывающих задержки.

Эксперты считают, что у Ил-96 на российском рынке перспектив больше. Крупными авиакомпаниями в основном востребованы дальнемагистральные машины, говорит представитель «Аэрофлот-Карго» Наталья Русакова. Единственный твердый контракт на Ил-96-400Т во многом результат случая. Первые шесть машин у лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» в 2003 году заказал «Аэрофлот» для своей грузовой «дочки» — и то только потому, что авиакомпании нужно было хоть как-то выполнять заключенное с Минэкономразвития в 1999 году соглашение на покупку российских самолетов, а принимать пассажирские Ил-96-300 он отказался. Впрочем, когда на ВАСО были изготовлены первые три грузовых самолета, «Аэрофлот» отказался принимать и их, ссылаясь на несоответствие машин техническому заданию. В результате ИФК удалось пристроить самолеты в авиакомпанию «Полет», которая купила три уже построенных Ил-96-400Т с опционом на остальные три. В ИФК ВГ сообщили, что четвертая машина находится в заделе. О возможных новых клиентах Ил-96-400Т в ИФК подробно не говорят, отмечая лишь, что ведут переговоры с рядом иностранных заказчиков. Впрочем, в «Аэрофлот-Карго» уверяют, что отказ от Ил-96-400Т не окончательный. Сейчас компания эксплуатирует американский MD-11. «Всем сейчас нужен низкобюджетный самолет грузоподъемностью около 80 тонн — сейчас единственное что-то похожее это Ил-96-400Т», — говорит пресс-секретарь Наталья Русакова. ■

ГРУЗЫ МИРНОГО ВРЕМЕНИ

У рамповых самолетов российского производства за счет заказа Минобороны и ВВС стран третьего мира определенная гарантия спроса есть вне зависимости от рыночной ситуации. У грузовых коммерческих самолетов, конвертированных из гражданских, перспективы туманные. Таких проектов



ПОКА РОССИЙСКИЕ РАЗРАБОТЧИКИ ТОЛЬКО ПРОЕКТИРУЮТ ГРУЗОВИКИ, «АЭРОФЛОТ-КАРГО» ИСПОЛЬЗУЕТ ИНОСТРАННЫЕ MD-11



УЧЕБНО-БОЕВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

УЧЕБНО-БОЕВОЙ САМОЛЕТ ЯК-130 — РЕДКИЙ ПРИМЕР СОЗДАННОГО ПОСЛЕ РАСПАДА СССР ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОГО ВОЕННОГО САМОЛЕТА, ИДУЩЕГО В ПРОИЗВОДСТВО: ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ЯК-130 ДЛЯ МИНОБОРОНЫ УЖЕ СОБРАН. С НОВЫМ САМОЛЕТОМ ОКБ ЯКОВЛЕВА И КОРПОРАЦИЯ «ИРКУТ» РАССЧИТЫВАЮТ ЗАНЯТЬ ДО 50% МИРОВОГО РЫНКА ЕМКОСТЬЮ 4,5 ТЫС. МАШИН.

ПЕТР МИРОНЕНКО

МИГ ПРОТИВ ЯКА Немногие из проектов новых самолетов в постсоветском авиапроме дошли до этапа серийного производства. Учебно-боевой самолет Як-130 может стать таким редким примером. Самолет начали проектировать в январе 1991 года, когда ОКБ имени Яковлева подключилось к участию в конкурсе Минобороны по разработке учебно-тренировочного комплекса для военных пилотов. К этому времени основным учебным самолетом советских ВВС был чехословацкий L-39 — в СССР летало около 2 тыс. этих машин. Но к концу 1980-х L-39 устарел. На разработанном еще в 1960-е годы учебном самолете уже было невозможно осваивать истребители четвертого поколения, а имевшиеся L-39 начинали вырабатывать ресурс. В конкурсе на право разработки новой машины, объявленном в конце 1990 года, помимо ОКБ Яковлева участвовали конструкторские бюро Сухого, Микояна и Мясищева. До производства дошли только два проекта из четырех — Як-130, разрабатывавшийся совместно с итальянским производителем учебных самолетов Aeritalia, и МиГ-АТ ОКБ имени Микояна, создававшийся при участии французских Snecma и Turbomeca. Опытные образцы обоих самолетов выполнили первые полеты в 1996 году, они и стали участниками тендера российских ВВС на учебно-тренировочный самолет. МиГ-АТ имел неплохие шансы на победу, но самолет планировалось оборудовать французскими двигателями и авионикой. Як-120 в первоначальной версии тоже летал на двигателе ДВ-2С, права на который принадлежали словацкому производителю Rovazske Strojarne, но в серийном самолете уже было решено устанавливать двигатель AI-222-25, разработанный запорожским МБК «Ивченко-Прогресс» (финальная сборка мотора производилась на московском ММП «Салют»).

В 2002 году российские ВВС подвели итоги тендера на основной учебно-боевой самолет, объявив победителем Як-130, сочтя его преимуществами большую тяговооруженность и высокую маневренность. Важным фактором стало то, что Як-130, в отличие от чисто учебно-тренировочного МиГ-АТ, первоначально создавался как учебно-боевой, способный принимать участие в военных действиях. В таком самолете в начале 2000-х и нуждались российские ВВС. Кроме того, в конструкции машины была учтена возможность создания на его основе легкого ударного самолета.

К 2002 году ОКБ Яковлева уже три года занималось проектом самостоятельно. В 1999 году, когда дело дошло до конкретных переговоров о поставках самолета военно-воздушным силам России и европейских стран (это было целью участия в проекте Aeritalia), российскому бюро пришлось разойтись с итальянским партнером. Aeritalia выкупила у ОКБ Яковлева документацию Як-130 и на ее основе сделала очень похожий собственный самолет M-346 Master. Компании заключили неофициальное соглашение о разделе рынков сбыта своих машин: ОКБ Яковлева были отданы рынки стран СНГ и традиционные рынки сбыта советского вооружения, а Aeritalia — страны НАТО.

Проект МиГ-АТ после поражения в тендере ВВС РФ практически не получил дальнейшего развития. С конца 1990-х самолетом ОКБ Микояна интересовался ряд зарубежных заказчиков, в том числе Венесуэла, а также, по данным ВГ, Объединенные Арабские Эмираты и даже Польша. Но даль-



AP

ше предварительных переговоров дело пока так и не пошло: отсутствие госзаказа МиГ-АТ со стороны российских вооруженных сил отпугнуло потенциальных заказчиков.

ПЕРВЫЙ В НЕБЕ Российские ВВС сделали первый предварительный заказ на производство Як-130 еще в 2002 году. Первый летный экземпляр был построен на нижегородском заводе «Сокол» и совершил первый полет в 2004 году.

Производство самолетов было поручено нижегородскому авиазаводу «Сокол» (при формировании Объединенной авиастроительной корпорации завод вошел в ее состав), на котором строились и опытные образцы. Однако на «Соколе» будет собрана только эта первая партия машин — в дальнейшем производство планируется перенести на Иркутский авиазавод, владелец которого корпорация «Иркут» в 2002 году стала также владельцем ОКБ Яковлева. Первоначально Иркутский завод поставлял для Як-130 только крыло. Контракт на 12 Як-130 российские ВВС до сих пор не расширили, но самолет включен в Государственную программу вооружения России на 2007–2015 годы, в рамках которой планируется поставка 60 машин до 2015 года. В перспективе потребность ВВС в Як-130 эксперты «Иркута» оценивают в 300 машин.

На МАКС-2009 Як-130 будет представлен в двух вариантах: одним самолетом в конфигурации для российских ВВС и одним — в экспортном варианте, с приборами, градуированными в британской системе мер. Як-130 создавался в расчете на крупные экспортные заказы, этому способствовала и кооперация «Яковлева» с итальянцами. В том числе и поэтому конструкторы решили пойти по пути создания учебно-боевого самолета: на мировом рынке чисто тренировочные машины с каждым годом востребованы все меньше. Пока успехи Як-130 на внешнем рынке сравнимы с успехами на внутреннем: есть один заказ на поставку 16 самолетов для ВВС Алжира. Контракт был подписан еще в 2006 году во время визита в Алжир президента России Владимира Путина. Выполнение алжирского контракта сразу досталось Иркутскому авиазаводу. В июне в Ле-Бурже, где также демонстрировался Як-130, президент «Иркута» Олег Демченко заявил, что 6 из 16 самолетов будут поставлены Алжиру в 2010 году.

Алжир пока остается единственным иностранным заказчиком Як-130. Впрочем, в «Иркуте» говорят, что за

ЧТО ТАКОЕ ЯК-130

Двухместный учебно-боевой самолет Як-130 предназначен для подготовки летчиков фронтальной авиации. Самолет представляет собой моноплан классической схемы со средне-расположенным стреловидным крылом и цельноповоротным горизонтальным оперением. Развитые наплывы перед крылом обеспечивают возможность устойчивого управляемого полета на углах атаки до 40°.

Является одним из основных компонентов учебно-тренировочного комплекса, включающего также интегрированную систему объективного контроля, учебные компьютерные классы, процедурные, пилотажные и специализированные тренажеры. По аэродинамической компоновке и летно-техническим характеристикам дозвукового полета Як-130 аналогичен современному реактивному истребителю.

НА УЧЕБНОМ L-39 (СЛЕВА) ЛЕТАЛИ ВСЕ ВОЕННЫЕ ПИЛОТЫ СТРАН ВАРШАВСКОГО ДОГОВОРА. ПРИШЕДШИЙ ЕМУ НА СМЕНУ ЯК-130 ПОКА НЕ ЖДУТ ДАЖЕ В СНГ



PHOTO PRESS

2008–2009 годы корпорация уже получила более 200 предварительных заявок на самолет. Объем мирового рынка учебно-тренировочных самолетов в «Иркуте» оценивают в 4,5 тыс. штук.

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Большинство учебных самолетов, стоящих сейчас на вооружении мировых армий, действительно разрабатывались самое позднее в 80-х годах. Наряду с чешскими L-39 (они до сих пор стоят на вооружении ВВС стран, ранее входивших в Варшавский договор) основу флота военных учебно-тренировочных самолетов составляют британские BAe Hawk (летает около 900 экземпляров), американские T-38 (построено более 1 тыс.) и германско-французские Alpha Jet. Еще в конце прошлого века самым серьезным потенциальным конкурентом Як-130 на экспортных рынках считался Hawk. Но в последние годы британский самолет сдает позиции, даже несмотря на его сильные стороны — надежность и наличие большого числа модификаций.

Конечно, не все конкуренты Як-130 устарели. В странах НАТО сильные позиции у его «двойника» итальянского M-346. Aeritalia в 2003 году вошла в концерн Alenia Aeronautica, а в 2008-м заключила маркетинговое соглашение с американской Boeing, предусматривающее совместное продвижение M-346. В следующем десятилетии компании смогут вместе участвовать в тендере на замену более 500 учебных T-38, находящихся на вооружении американских ВВС. Соперником M-346 на американском тендере, скорее всего, будет еще один самолет нового поколения — T-50, разработанный южнокорейской Korea Aerospace Industries совместно с американской Lockheed Martin. На оба самолета получе-

ны крупные заказы от ВВС их родных стран — Италии и Южной Кореи. Первый раз эти машины встретились в тендере на поставку 48 учебно-тренировочных самолетов в ОАЭ в начале года. Выиграл M-346. Третий самолет, который теоретически может стать конкурентом Як-130, — китайский L-15, он, как и M-346, имеет много общего с российским самолетом. Китайцев консультировало ОКБ Яковлева, они использовали тот же украинский двигатель AI-222-25, только в не-обходимой для сверхзвуковых скоростей форсированной модификации. И, наконец, четвертый потенциальный конкурент — чешский L-159T1, созданный на базе L-39.

Больше всех на Як-130 по характеристикам, что неудивительно, похож итальянский M-346, хотя он дороже (\$15–20 млн против \$10–15 млн за Як-130). В «Иркуте» упоминают о соглашении ОКБ Яковлева с Alenia Aermacchi, в соответствии с которым Як-130 не может продаваться в страны НАТО, а M-346 — в страны СНГ. Но в третьих странах между моделями развернется конкуренция. Оба самолета уже участвуют в тендере на поставку учебно-боевых самолетов Индии. На некоторых рынках достоинства M-346 — соответствие стандартам НАТО и хороший двигатель — могут обернуться недостатками: не все страны захотят приобрести самолет с американскими комплектующими. Второй самолет, который мог бы стать дозвуковым конкурентом Як-130, — недорогой чешский L-159 — переживает не лучшие времена из-за невысокого спроса.

Корейский T-50 назвать непосредственным конкурентом Як-130 еще труднее: самолет создавался специально для маневров на сверхзвуковой скорости и имеет соответствующую специфику — высокую стоимость (более \$20 млн) и высокое потребление горючего: примерно в три раза больше, чем у Як-130. Китайский L-15 тоже сверхзвуковой самолет. Его перспективы пока трудно оценить, потому что по времени программа учебного самолета КНР отстает от конкурентов: летные испытания новой модели начались только в 2006 году, и вопрос о серийном производстве машины пока не ясен. В «Иркуте» отмечают, что репутация китайского авиапрома оставляет желать лучшего, а стоит китайский самолет примерно столько же, сколько российский.

Учитывая обстановку на рынке, в «Иркуте» называют своей стратегической целью занять с Як-130 до 50% мирового рынка. Очевидно, что по политическим и военным причинам некоторые рынки (например, большинства стран НАТО) будут для российского самолета закрыты. Приоритетными для себя рынками корпорация называет Россию, СНГ, Азию, Африку, Латинскую Америку. На примере Алжира видно, что основными заказчиками станут страны СНГ и традиционные импортеры советского и российского оружия — развивающиеся страны, находившиеся в сфере влияния СССР. В то же время очевидно, что для завоевания такой большой доли рынка самолет необходимо продвигать в третьи страны. Поэтому ближайшей большой проверкой для Як-130 будет тендер на поставку 56 учебно-тренировочных самолетов ВВС Индии, объявленный в марте. Предложение об участии в тендере получили и ОКБ Яковлева, и почти все его конкуренты: Alenia Aeronautica с M-346, Korean Aerospace Industries с T-50, чешская Aero Vodochody с L-159, BAe Systems с Hawk и даже КБ Микояна с МиГ-АТ. ■

ПО ДОГОВОРЕННОСТИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЯК-130 НЕ МОЖЕТ ПРОДАВАТЬСЯ В СТРАНЫ НАТО, А M-346 — В СТРАНЫ СНГ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

www.kommersant.ru

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС**



**BUSINESS
GUIDE**