



КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ»

ГРУЗОПЕРЕЛЕТЫ

Вот какие бы у вас возникли ассоциации при словах «транспортная авиация»? У меня почему-то сразу всплыли детские воспоминания. Киоск «Союзпечать», необычные конверты с яркими красно-синими косыми полосками по всему краю и надписью «АВИА».

А еще рассказы папы о службе в Тикси, где всего одиннадцать месяцев зима, а остальное время — все лето, лето, лето... «И этим летом грузы туда везли по реке Лене и Северному морскому пути, — рассказывал он, — а зимой — только по воздуху на Ан-12». Под аббревиатурой Ан-12 мне представлялось что-то большое, мощное, как быллинный богатырь, а еще как некий Дед Мороз, привозящий в далекие дали подарки под Новый год.

Еще одна история случилась сравнительно недавно. В городе Денвере, штат Колорадо, на заводе компании Lockheed Martin по производству ракет-носителей Atlas местный менеджер мне рассказал забавную историю. Заводу было необходимо отправить свою очередную продукцию на космодромы. В Америке они расположены на разных побережьях — один во Флориде, второй в Калифорнии. «Везти наши ракеты по железной дороге невозможно — слишком большие, да и очень долго, — рассказывал американец. — Нужно по размеру самолеты есть только у ВВС. Но там надо подавать заранее заявку, а потом ждать до полугода, когда у них появится свободный борт. Тогда мы обратились к русским. Через два дня прилетел „Руслан“, взял на борт сразу несколько ступеней ракет и разом все отвез куда надо. С тех пор мы работаем только с „Русланами“».

По-моему, это три самых ярких примера использования воздушных «грузовиков». Если необходимо доставить что-то или очень быстро, или очень далеко, или что-то очень тяжелое, или все это сразу и вместе взятое, то выход один — авиаперевозка.

Транспортная авиация продолжает удивлять. В этой отрасли в России, как и везде, есть свои проблемы — глобальные и очень специфические местные. Но есть и перспектива. Перспектива того, что в нашей стране сохранится производство лайнеров, способных быстро доставить на другой конец света и подарки к Новому году, и ракеты-носители.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ОАК-ПЕРЕЗАГРУЗКА

ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (ОАК) ПЛАНИРУЕТ ПРОДАТЬ В 2008–2025 ГОДАХ 900–950 РАМПОВЫХ САМОЛЕТОВ ВСЕХ КЛАССОВ. ПЕРВООЧЕРЕДНЫМ ПОКУПАТЕМ ДОЛЖНО СТАТЬ МИНОБОРОНЫ РФ, В КОТОРОМ БОЛЕЕ 90% ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ МОГУТ БЫТЬ СПИСАНЫ УЖЕ К 2015 ГОДУ.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

Заседание военно-промышленной комиссии при правительстве РФ, состоявшееся 27 февраля этого года, было полностью посвящено ситуации в области военной и гражданской транспортной авиации. «Положение дел таково, что при существующих объемах закупок новой авиатехники темпы списания отслуживших свой срок самолетов будут значительно превышать темпы обновления группировки военно-транспортной авиации, — заявил председательствовавший на заседании первый вице-премьер Сергей Иванов. — Без принятия срочных мер по продлению сроков службы и ресурсов более 90% военно-транспортных самолетов будет списано уже к 2015 году».

Надо заметить, что до заседания ВПК сфера военно-транспортной авиации считалась в РФ относительно благополучной по сравнению с сектором гражданских авиаперевозок. В этой сфере, отмечалось на заседании комиссии, доля РФ по доходу составляет лишь 1% от объема мирового рынка коммерческих авиаперевозок: если весь рынок оценивался в 2007 году в \$106 млрд, то доход от грузовых перевозок авиакомпаний России за тот же период составил немногим более \$1 млрд. Это примерно 15% от суммарного прошлогоднего дохода российских авиакомпаний. Авиагрузооборот в РФ за последние 14 лет вырос практически вдвое, достигнув в 2007 году 2,93 млрд т-км, и уже приближается к советскому рекорду середины 1980-х годов в 3,3 млрд т-км. Однако объем перевезенных грузов в последние десять лет практически не меняется: в 2007 году он составил 640 тыс. т, что в пять раз меньше уровня двадцатилетней давности. Это объясняется тем, что грузовых самолетов не становится больше, они только летают дальше.

ЧТО СТРОИТЬ? Всего за девять дней до заседания комиссии 12 февраля совет директоров ОАК, председателем которого является как раз господин Иванов, утвердил основные положения стратегии развития ОАК до 2025 года. Одной из целей стратегии стало сохранение доли военной авиации, включая военно-транспортную, на уровне 12–15% от мирового рынка. Причем размер рынка в данном сегменте довольно ограничен: если в ближайшее десятилетие в мире ожидается продажа пассажирских самолетов на общую сумму \$977 млрд, боевых — на \$236 млрд, то военно-транспортных — только на \$60 млрд (менее 5% от общего объема продаж). Поэтому ОАК приняла решение использовать на таком специфическом рынке комбинированную стратегию: модернизировать старые, хорошо зарекомендовавшие себя модели, параллельно разрабатывая не более одного полноценного нового проекта.

В продуктовый ряд рамповых самолетов попали четыре модели для военно-транспортной авиации (Ан-124, Ил-76МД-90 вместе с версией Ил-76МФ, российско-индийский МТС и Ил-112В вместе с экспортной версией Ил-112ВЭ) и четыре модели для коммерческих грузовых перевозок (Ан-124-100 вместе с грузоподъемной версией Ан-124-100М-150, Ил-76ТД-90ВД, МТС и Ил-112Т).

Сохранение за РФ компетенции в производстве транспортных самолетов сверхтяжелого класса, к которому отно-

сится семейство Ан-124 «Руслан», в условиях перемещения акцента с военного на гражданский сегмент рынка перевозок негабаритных грузов будет обеспечиваться за счет формирования консолидированного заказа на модернизацию, достройку и производство новых самолетов со стороны операторов рынка гражданских перевозок. В начальный период возможно использование самолетов Ан-124 военно-транспортной авиации ВВС РФ для их последующей модернизации и передачи в эксплуатацию коммерческим операторам. За счет таких мер будет формироваться рынок для этих самолетов, а в 2010–2011 годах планируется принять решение о возобновлении серийного производства Ан-124.

В сегменте тяжелых транспортных самолетов предусматривается развитие семейства Ил-76 с переносом производства и финальной сборки на территорию России. При реализации этого проекта будет осуществлен переход на современные технологии проектирования и производства. Расширение рынка тяжелых транспортных самолетов обеспечит экономически эффективную производственную программу выпуска в объеме 10–12 самолетов в год начиная с 2010 года.

В классе средних транспортных самолетов предусматривается вывод на рынок международного проекта МТС. В качестве его системного интегратора выступит ОАК. Осуществление проекта предполагает совместное с Индией проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Для организации конструкторских работ в условиях дефицита в России проектных мощностей предусмотрена разработка схемы участия и условий привлечения к проекту конструкторских ресурсов Украины.

Для обеспечения потребностей российских ВВС и эффективного вывода на рынок нового легкого военно-транспортного самолета, разрабатываемого на платформе Ил-112, предусмотрено формирование риск-разделенного партнерства. Партнерами в нем могут стать и украинские компании.

КТО ПОСТРОИТ? При всем небольшом объеме рынка транспортной авиации ОАК приняла решение сформировать отдельную бизнес-единицу, отвечающую за этот сегмент. Еще год назад президент ОАК Алексей Федоров заявил ВГ, что «транспортный дивизион будет создаваться на основе Межгосударственной авиастроительной компании (МАК) „Ильюшин“: уже существующее юридическое лицо надо будет только трансформировать». Недавно господин Федоров заметил: «В окончательном виде дивизион сформируется в 2008 году». МАК «Ильюшин» будет отвечать лишь за военные и коммерческие рамповые самолеты.

Грузовые коммерческие самолеты на базе пассажирских машин будет курировать бизнес-единица «Гражданская авиация». В утвержденный советом директоров ОАК продуктовый ряд корпорации в этой области включены грузовые версии практически всех производимых в РФ пассажирских лайнеров: дальнемагистральные Ил-96-400Т, среднемагистральные Ту-204С вместе с версией Ту-204-120СЕ, региональный Ил-114Т. Кроме того, в сфере

ответственности бизнес-единицы «Гражданская авиация» попадет и работа по конвертации совместно с Airbus среднемагистральных А320 в грузовую версию А320F.

Примечательно, что за бизнес-единицами будут закрепляться конкретные самолетные проекты, но не конкретные серийные заводы. «Сегодня каждый из заводов, как правило, участвует в производстве техники разного назначения, — заявил ВГ член правления ОАК Василий Прутковский. — Поэтому мы не можем закрепить за дивизионами конкретные заводы, хотя в перспективе планируем сделать это». По его словам, сегодня из общего объема производства ульяновского ЗАО «Авиастар-СП» лишь 10% приходится на военно-транспортную технику. Однако к 2015 году этот уровень достигнет 75–80%. Лишь тогда можно будет говорить о придании «Авиастар-СП» статуса головного производственного предприятия имени Чкалова).

Кроме того, особенностью развития сегмента транспортной авиации является историческое распределение конструкторских и производственных мощностей вне пределов России. Основу парка составляют самолеты, разработанные или производимые на Украине (Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова, завод «Авиант», ОАО «Мотор Сич») и в Узбекистане (Ташкентское авиационное производственное предприятие имени Чкалова). С ними ОАК планирует проводить интеграцию или формировать стратегические альянсы.

По прогнозам ОАК, уровень продаж в области транспортной авиации к 2025 году должен составить 40–60 самолетов в год. Ожидается, что общий объем производства в период 2008–2025 годов составит 900–950 только рамповых самолетов всех классов. Доля выручки от поставок этого класса машин в общем объеме выручки ОАК к 2025 году должна достичь 10–20%, причем экспортные поставки могут составить не менее 55–65% годового выпуска рамповых транспортных самолетов.

Правда, у экспертов эти цифры вызывают сомнения. «Кроме МТС, рынок которого оценивается самой МАК „Ильюшин“ в лучшем случае в 400 машин, остальные проекты рассчитаны в основном на стартовые заказы ВВС, — предполагает руководитель аналитической службы агентства „Авиатор“ Олег Пантелеев. — Да, реально потребности российских ВВС только в Ил-112, который должен сменить Ан-26, оцениваются не менее чем в 150 машин. Но опыт показывает, что ВВС пока не готовы к настолько масштабным закупкам военно-транспортной авиатехники». Эксперт отмечает, что на Ил-76 тоже нет крупных контрактов, кроме не вошедшего в силу китайского на 38 машин. Заказы, которые будут закупать по одному-два Ил-76, «не сделают погоду».

Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак напоминает, что крупный серийный выпуск самолетов — свыше сотни в год — как правило, начинается на седьмом-десятом году производства. По оценкам эксперта, чтобы построить 900 машин за 17 лет, в среднем нужно выпускать 4–5 самолетов в месяц, но «у нас сейчас нет ни одного нормального производства, способного выпускать в таких объемах современную авиатехнику». ■

«БЕЗ ПРИНЯТИЯ СРОЧНЫХ МЕР ПО ПРОДЛЕНИЮ СРОКОВ СЛУЖБЫ И РЕСУРСОВ В РОССИИ БОЛЕЕ 90% ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ МОГУТ БЫТЬ СПИСАНЫ УЖЕ К 2015 ГОДУ», — СЧИТАЕТ ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР СЕРГЕЙ ИВАНОВ



РЫНОК ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ (\$ МЛРД) ИСТОЧНИК: ПРОГНОЗ ОАК.



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА