

БЕЗ ПРАВА НА ПЕНСИЮ

ОКОЛО 80% САМОЛЕТОВ НА РЫНКЕ КОММЕРЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК — ЭТО СТАРЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ЛАЙНЕРЫ, ПЕРЕБОРУДОВАННЫЕ В ГРУЗОВЫЕ ВЕРСИИ. В РОССИИ В КОНВЕРТАЦИОННОМ БИЗНЕСЕ ПОКА ТОЛЬКО ГОТОВИТСЯ НАЧАТЬ РАБОТУ КОРПОРАЦИЯ «ИРКУТ», КОТОРАЯ СОВМЕСТНО С EADS БУДЕТ ПЕРЕБОРУДОВАТЬ МАШИНЫ СЕМЕЙСТВА A320. ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО ГРУЗОВОЙ 320-Й СМОЖЕТ ОБОЙТИ ПО ПРОДАЖАМ КОНВЕРТИРОВАННЫЕ BOEING 737.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

В прошлом году объем рынка международных авиационных грузоперевозок составил \$106 млрд. Примерно 45% груза перевозится в грузовых отсеках пассажирских самолетов. Остальная часть приходится на специализированные грузовые самолеты. Причем их доля на рынке постоянно возрастает. Если в 2007 году, по данным Airbus, их насчитывалось 1696 единиц, то к 2026 году численность парка составит уже 4249 машин.

Увеличение объемов грузоперевозок приводит к росту количества заказов на транспортные самолеты. По прогнозам консультационной компании Air Cargo Management Group, сейчас авиаперевозчики испытывают дефицит новых большегрузных самолетов в 210–220 единиц, среднегабаритных широкофюзеляжных — свыше 60 машин. В целом дефицит новых грузовых лайнеров достигает 500 единиц. Основными заказчиками новых грузовых самолетов являются компании из сферы экспресс-доставки, специализирующиеся на перевозках «от двери до двери», такие, как UPS, DHL, FedEx или TNT. Их бизнесу свойственна стабильно высокая интенсивность эксплуатации парка авиатехники. Поэтому для операторов службы экспресс-доставки проще купить новые грузовые самолеты, специально адаптированные под специфические задачи.

Для большинства же остальных авиагрузовых операторов, у которых интенсивность эксплуатации самолетов существенно ниже (в среднем три-четыре часа в день), существенную роль играет стоимость приобретаемой техники. А такие параметры, как стоимость техобслуживания и топливная эффективность, менее важны. Для этих операторов более приемлемы «грузовики», конвертированные из старых пассажирских самолетов с большим налетом. В результате сегодня в мире до 75–80% общей численности грузовых коммерческих самолетов составляют машины, переоборудованные, или конвертированные, из старых пассажирских лайнеров, отслуживших уже 15–20 лет. При конвертации из самолета удаляется пассажирский салон, меняется конструкция полов на более мощную, часто полы переустанавливаются на более низкий уровень. В фюзеляже делается дополнительная боковая дверь для быстрой загрузки-выгрузки.

По прогнозам Airbus, из 3778 коммерческих грузовых самолетов, которые будут проданы до 2026 года, лишь 877 будут новыми, остальные 2901 — конвертированные машины. Особенно парк конвертированных машин вырос после терактов в США 11 сентября 2001 года, вызвавших спад пассажирских перевозок. Тогда появилось до 1600 временно не используемых лайнеров. Большинство из этих машин стали кандидатами на переоборудование в грузовые самолеты. Однако впоследствии, спад сменился ростом, и в авиагрузовой отрасли возникла нехватка самолетов для конвертации: авиакомпании неохотно выводят старые машины из своего парка и передают их на переделку.

СТАРИЧКИ-ГРУЗОВИЧКИ Дефицит техники для конвертации приводит к росту стоимости выкупа самолета у прежнего эксплуатанта, что автоматически сказыва-



ОТСЛУЖИВШИЕ СВОЕ ПАССАЖИРСКИЕ ЛАЙНЕРЫ НАРАСХВАТ ИДУТ СРЕДИ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ (НА ФОТО — КОНВЕРТИРОВАННЫЙ AIRBUS A300-600F)

ется на рентабельности конвертации. Цена работ по конвертации составляет от \$2,5–3 млн для первых моделей семейства Boeing 737 до \$20–25 млн для широкофюзеляжного Boeing 747-400F. При этом суммарная стоимость самолета с учетом стоимости выкупа составляет от \$10–15 млн для Boeing 737-300F до \$65–70 млн для Boeing 747-400F.

Лидером на рынке конвертации по количеству переделанных машин является Boeing, предоставивший почти десятку компаний во всем мире права по организации центров конвертации своих лайнеров. Наибольший сегмент рынка конвертируемых машин в ценовом исчислении эксперты отдают переоборудованным Boeing 747-400F. По расчетам, он составит в следующие десять лет \$11–12 млрд при условии продажи заказчикам 160–180 единиц 747-400F. Конвертация 747-400 выполняются как сам Boeing, так и израильская компания Israel Aerospace Industries (IAI).

Однако самые многочисленные конвертируемые модели — 757-200F и 737-300F/400F. По прогнозам экспертов AeroStrategy, в течение следующих десяти лет будут конвертированы 221 Boeing 757 и 180 Boeing 737. Конвертацией самолетов 757-200 занимаются компании Precision Conversions, Alcoa-SIE и Singapore Technologies Aerospace. Однако лишь подразделение ST Aerospace — компания ST Mobile Aerospace Engineering (MAE) — использовала для получения сертификатов лицензионную документацию Boeing. Два других «конвертатора» 757-200 используют для этого собственные данные, обвиняя Boeing в слишком высокой цене за лицензионную базу данных. Видимо, по этой причине в сентябре 2006 года FedEx выбрал именно компанию ST Aerospace исполнителем контракта на конвертацию 87 самолетов 757-200 в грузовой вариант за \$2,6 млрд на 2008–2016 годы.

На рынке 737-х самыми распространенными для конвертации моделями служат серии 300 и 400, хотя все еще можно встретить сообщения и о переделке 737-200. Основными исполнителями конвертационных работ по классическому поколению Boeing 737 являются IAI, Pemco World Air Services и Aeronautical Engineers Inc.

Конвертированные 737-е появились уже и в России. «Наша программа развития парка компании предусматри-

вает приобретение фидерных самолетов, — заявил гендиректор ЗАО «Аэрофлот-Карго» Олег Королев. — На сегодня мы получили два Boeing 737-300F. Первый начал выполнение коммерческих полетов в январе 2008 года, ввод в эксплуатацию второго ожидается в конце марта». «Аэрофлот-Карго» прорабатывает дальнейшее расширение своего парка за счет этого типа самолетов.

Скромнее пока выглядят успехи в сфере конвертации у Airbus. До недавнего времени в компании конвертацией занималось лишь одно подразделение — бывший авиаремонтный завод Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) в Дрездене, конвертирующий A300 и A310. По данным EADS, EFW рассчитан на проведение переделки примерно 20 A310 в год. Конвертацией A300-600 занимается также американская компания Flight Structures Inc. (подразделение корпорации B/E Aerospace Inc.). A300 и A310 оказались достаточно ходовыми моделями для конвертации, однако число переделанных машин до последнего времени сдерживалось отсутствием необходимых производственных мощностей.

Однако с 2010–2011 годов ожидается появление нового привлекательного продукта на рынке конвертированных самолетов: из эксплуатации начнут выводиться узкофюзеляжные среднемагистральные самолеты семейства A320. Сейчас эти самолеты успешно конкурируют с Boeing 737, в перспективе противоборство продолжится и на рынке конвертированных «грузовиков». Причем время выхода на рынок для семейства A320F достаточно удачное — главным его конкурентом должен был бы стать Boeing 737-800F, но он появится не ранее 2016–2017 годов.

ЛУХОВИЦКИЕ «ЭРБАСЫ» По данным Airbus, к настоящему времени общее количество заказов на постройку самолетов семейства A320, которое включает в себя лайнеры A318, A319, A320 и A321, превысило 5800 единиц, тогда как более 3300 лайнеров уже эксплуатируются примерно 200 авиакомпаниями. Для конвертации планируется использовать две самые большие машины семейства — A320 и A321. Конвертированный A320F сможет брать на борт около 21 тонны грузов при дальности полета 3,5 тыс. км.

Впервые вопрос об участии России в конвертационной программе A320/321 на высшем уровне обсуждался в начале декабря 2005 года в Тулузе в ходе переговоров главы Минпромэнерго РФ Виктора Христенко с руководством Airbus. Российская сторона согласилась участвовать в проекте на условиях разделения технических и финансовых рисков. В мае 2006 года в Берлине был подписан меморандум о создании совместного предприятия по конвертации, учредителями которого выступали Airbus, EFW, российские корпорации «Иркут» и МиГ. В дальнейшем корпорация МиГ вышла из непрофильного для нее проекта, передав свои права Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В итоге в апреле 2007 года было официально создано совместное предприятие по конвертации самолетов A320/321, в котором 32% акций получила компания EFW, по 25% — ОАК и «Иркут», 18% — Airbus. В конце 2007 года совместное предприятие начало проектно-конструкторские работы.

При подписании соглашения о создании совместного предприятия было оговорено, что конвертацию планируется проводить на двух площадках. Основной предварительно называлась площадка в подмосковных Луховицах, где расположено производство корпорации МиГ. Построенный там цех изначально предназначался для сборки региональных самолетов Ту-334, но в 2005 году этот проект МиГ передал Казанскому авиаобъединению имени Горбунова. Вторая площадка должна разместиться в Дрездене, на заводе EFW. Иркутский завод корпорации «Иркут» будет производить все комплектующие (полы, боковые двери, элементы усиления и механизации) для обеих производственных площадок.

Однако если площадка EFW была выбрана сразу, то российская сторона планирует определиться со своим местом конвертации лишь в весной этого года. «В качестве производственной площадки рассматриваются мощности авиазаводов в Луховицах и в Иркутске, — заявил в марте президент «Иркута» Олег Демченко. — Но мы рассматриваем и другие площадки. Например, Внуковский и Быковский авиаремонтные заводы. Правда, это частные предприятия, с ними надо договариваться. Если рассматривать иркутский завод, то там надо строить новый цех и под это брать кредит. Вопрос же с Луховицами в рамках ОАК решается проще всего. Там есть уже готовый цех. Окончательно мы определимся по площадке в апреле, а с мая начнем работу, которая будет вестись за счет средств совместного предприятия». В зависимости от выбранной площадки будет определяться и размер необходимых для ее подготовки средств. «Я бы хотел, чтобы ОАК нашла деньги, взяла на себя кредиты и инвестировала их в международную кооперацию», — заявил президент «Иркута». По оценкам экспертов, на подготовку производственных площадок необходимо будет потратить около \$25–30 млн.

Партнеры только в апреле-мае планируют договориться о размере необходимых для проекта инвестиций. По словам Олега Демченко, это будет ссуда, взятая совместным предприятием. Ссуда будет взята, видимо, у зарубежного банка. «Нам же не даст Сбербанк кредит под 4% годовых, — пояснил глава «Иркута». — За счет этих средств будут профинансированы все опытно-конструкторские работы». По его словам, в 2007 году корпорация уже набрала для программы конвертации 60 менеджеров и конструкторов. В «Иркуте» создана дирекция по конвертации в составе 32 человек. Проект разрабатывает Airbus в Тулузе.

По ранее оглашенным планам, первый этап проекта рассчитан на три года, предполагается конвертировать по 5–12 самолетов в год. Первый конвертированный A320 должен быть передан заказчику в 2011–2012 годах. Выход СП на полную мощность с ежегодным объемом выпуска в 30–35 самолетов A320/321 намечен на 2015–2016 годы. Под переделку будут брать 10–15-летние пассажирские машины стоимостью не более \$10 млн. Сама переделка будет стоить примерно \$2–3 млн. По оценкам учредителей, годовой оборот СП после выхода на полную мощность должен составить около \$250–300 млн. ■

ПО ПРОГНОЗАМ AIRBUS, ДО 2026 ГОДА ИЗ 3778 КОММЕРЧЕСКИХ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ 2901 БУДУТ КОНВЕРТИРОВАННЫМИ МАШИНАМИ. ОДНАКО С РОСТОМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВИАКОМПАНИИ НЕОХОТНО ПЕРЕДАЮТ СТАРЫЕ МАШИНЫ НА ПЕРЕДЕЛКУ

СТОИМОСТЬ КОНВЕРТАЦИИ САМОЛЕТОВ		
САМОЛЕТ	ЗАЯВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ КОНВЕРТАЦИИ, \$ МЛН	ФИРМА, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩАЯ КОНВЕРТАЦИЮ
AIRBUS A320/321F	4,5-5,0	«ИРКУТ» ВМЕСТЕ С ELBE FLUGZEUGWERKE GMBH
AIRBUS A310-300F	8,5-9,5	ELBE FLUGZEUGWERKE GMBH
AIRBUS A300-600F	8,5-9,5	ELBE FLUGZEUGWERKE GMBH, FLIGHT STRUCTURES INC.
BOEING 737-300F	2,0-3,5	ISRAEL AEROSPACE INDUSTRIES (IAI), PEMCO WORLD AIR SERVICES, AERONAUTICAL ENGINEERS INC. (AEI)
BOEING 757-200F	3,75-5,50	PRECISION CONVERSIONS, ALCOA-SIE, SINGAPORE TECHNOLOGIES AEROSPACE
BOEING 767-200F	9,0-10,0	IAI
BOEING 747-400F	20-27	BOEING И IAI

ИСТОЧНИК: AIR CARGO MANAGEMENT GROUP.



СМЕЖНИКИ