«КОНВЕРТАЦИЯ — ОЧЕНЬ ЛАКОМЫЙ КУСОК»

ОДНИМ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ПАРТНЕРОВ РОССИИ В ОБЛАСТИ КОММЕРЧЕСКОЙ ГРУЗОВОЙ АВИАЦИИ МОЖЕТ СТАТЬ ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМПАНИЯ EADS. УЖЕ В 2011 ГОДУ НАЧНЕТСЯ КОНВЕРТАЦИЯ ВЫВОДИМЫХ ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ AIRBUS A320 В ГРУЗОВУЮ ВЕРСИЮ A320F. ОБ ЭТИХ ПЛАНАХ BG РАССКАЗАЛ ГЛАВА EADS В РОССИИ И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА AIRBUS В РОССИИ ВАДИМ ВЛАСОВ.

ВАДИМ ВЛАСОВ, ГЛАВА EADS В РОССИИ И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА AIRBUS В РОССИИ

BUSINESS GUIDE: Как строится сотрудничество между EADS и Россией?

ВАДИМ ВЛАСОВ: С 2001 по 2006 год наше сотрудничество в области авиации определялось соглашением, подписанным между EADS и Росавиакосмосом в 2001 году. В нем были перечислены все программы, которые мы собираемся развивать. Однако со временем приоритеты среди этих программ изменились. Кроме того, два года назад, после покупки ВТБ 5% акций EADS, политические лидеры наших государств договорились создать стратегическую рабочую группу по сотрудничеству. Она была создана немногим более года назад. Сейчас эта группа регулярно встречается на уровне президентов и нескольких членов правления EADS и Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Эта стратегическая рабочая группа является органом, который определяет повестку сотрудничества EADS с Россией по всем направлениям, кроме космонавтики.

BG: Какие сейчас обсуждаются совместные проекты?

В. В.: Это четыре основные темы. Три темы касаются Airbus, и одна тема касается подразделения Military Transport Aircraft Division (MTAD). У Airbus это создание совместного предприятия по конвертации самолетов семейства A320 в грузовые версии, участие России в программе A350 и изучение возможностей совместного создания самолетов следующего поколения. Тема, касающаяся MTAD,— совместное изучение рынка транспортной авиации. Следующая стратегическая рабочая встреча EADS—Россия состоится в июне во время Санкт-Петербургского экономического форума.

BG: Почему одним из первых проектов EADS предложила России совместно проводить конвертацию семейства A320 в грузовой вариант?

В. В.: Конвертация — очень лакомый кусок. Если ты получил право на конвертацию, тебе гарантирована работа на 20 лет вперед с очень простым и понятным технологическим циклом и достаточно высокой рентабельностью. Рентабельность при конвертации примерно вдвое выше, чем при производстве новых пассажирских самолетов. Поэтому многие компании в мире ведут борьбу за то, чтобы получить у производителя самолетов право на конвертацию. Например, у Boeing таких центров много: есть в Корее, в Израиле, всего около пяти или шести в мире. В силу своей привлекательности право на конвертацию является также элементом офсета при переговорах производителя с крупными компаниями, в которых велика доля государственного влияния. Бывают случаи, когда крупный авиаперевозчик с государством за спиной ставит производителям условие: мы выберем того, кто даст либо интересный офсет нашей промышленности, либо право на конвертацию.

BG: В чем будет заключаться конвертация A320?

В. В.: Конвертация означает вынос из самолета пассажирского салона, изменение конструкции и положения в салоне полов (их опускают ниже, чем на пассажирских версиях), устройство механизации полов для автоматической загрузки контейнеров и устройство боковой грузовой двери в корпусе. Чтобы сделать такую конвертацию, нужно сначала выпустить инженерную документацию. При этом необходимо пересчитать прочность конструкции самолета, добавить в нее элементы усиления. Затем следует наладить промышленное производство новых элементов конструкции — грузовых дверей, полов, элементов усиления. Все это по-английски называется kits, то есть набор, или комплект. И заключительный этап — произвести непосредственно конвертацию, то есть вынуть старую начинку, установить новую, вырезать новые люки и установить на них грузовые двери, провести покраску самолета и сертифицировать его.

BG: Сколько стоит такая конвертация?

В. В.: Точной фиксированной цифры никогда не будет, поскольку она зависит от технического состояния исходного самолета. Как правило, с конвертацией совмещается очередное техническое обслуживание. Поэтому примерно речь может идти о нескольких миллионах долларов.

«ЧЕРЕЗ ТРИ-ЧЕТЫРЕ ГОДА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ БУДЕТ КОНВЕРТИРОВАН»

BG: Что может повлиять на срок начала конвертации A320?

В. В.: Это время зависит от того, насколько быстро остаточная цена самолета станет такой, что его будет выгодно выкупить из эксплуатации для конвертации. Жизненный цикл самолета, если считать упрощенно по годам, составляет примерно 30–35 лет. Причем после первых 20 лет самолет, как правило, теряет свою экономичность для пассажирских перевозок. Просто за этот срок либо появляется следующее поколение пассажирских самолетов, либо новая их версия. Первый полет A320 состоялся в 1988 году. Первый самолет недавно перешел за ресурс 60 тысяч летных часов. По нашим ощущениям, приблизительно через три-четыре года первые самолеты можно будет начинать выводить из пассажирской эксплуатации. Цена ведь зависит не только от ресурса, но и от условий эксплуатации. Например, самолеты, которые летают в Полинезию и Океанию, стареют быстрее, потому что там высокая влажность.

BG: Кто сейчас занимается конвертацией самолетов Airbus?

В. В.: У Airbus до недавнего времени конвертацией занималось лишь одно внутреннее подразделение — бывший авиаремонтный завод Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) в Дрездене. Там раньше ремонтировали Ту-154 и Як-42. Сейчас это единственный завод, где делается конвертация A300 и A310.

BG: Почему в проекте конвертации сначала участвовали корпорации МиГ и «Иркут», а затем МиГ сменил ОАК?

В. В.: Когда мы только начинали вести переговоры по этому проекту, ОАК был лишь в планах. Поэтому первыми нашими партнерами были корпорации МиГ и «Иркут». МиГ смог предложить удобную производственную площадку. «Иркут» же был наш исторический партнер: EADS имеет пакет из 10% акций корпорации, «Иркут» производит компоненты для Airbus. В результате было организовано совместное предприятие по принципу «50 на 50». Российские участники — МиГ и «Иркут» — получили в нем по 25%, EFW — 32%, а Airbus — 18%. Когда дело дошло до подписания документов, появился ОАК, который заменил МиГ. Тем самым 25% совместного предприятия теперь перешло в ОАК.

BG: Почему в качестве места конвертации была выбрана луховицкая площадка?

В. В.: Это было оправдано географически. С конвертацией то же самое, что и с производством пассажирских самолетов: представители заказчика должны обязательно присутствовать при производстве машины. Иркутск — слишком далеко от Европы. Луховицы же всего в полутора часах езды от Москвы. Кроме того, там уже существует новый корпус, оставшийся от программы Ту-334. Там же хорошая взлетно-посадочная полоса, свой таможенный пост, авиационный техникум для подготовки кадров. А весь kits для конвертации будет производить «Иркут».

BG: Почему раньше встречались сообщения, что конвертацией A320 будут заниматься и в Луховицах, и на EFW, а сейчас чаще упоминается только площадка в Луховицах?

В. В.: Первоначально мы исходили из того, что спрос на эти самолеты оценивался в 40–45, а российская площадка будет производить примерно 25–30 машин в год. Площадка в Луховицах просто не потянула бы больше. И было решено, что Дрезден станет второй площадкой конвертации A320. То есть 75% конвертации семейства A320 проходило бы в России, 25% — в Дрездене. При этом корпорация «Иркут» являлась бы единственным поставщиком kits. В этом плане ничего не изменилось. Однако портфель заказов будет зависеть от того, какой будет на тот момент план авиакомпаний по смене своего парка пассажирских судов. Сейчас речь идет о том, что появление преемника семейства A320 сдвигается к 2020 году, а еще два года назад думали, что это будет 2015–2016 годы. Это означает, что авиакомпании пока будут дорожить существующими самолетами, машин для конвертации станет меньше на рынке, а грузовые перевозчики не будут переплачивать.

«КАК ГОВОРИТСЯ, МЕДЛЕННО ЗАПРЯГАЛИ…»

BG: Как сегодня реализуется проект?

В. В.: Сейчас мы находимся на стадии разработки инженерно-конструкторской документации. Действительно, есть небольшое отставание от первоначальных планов. Как говорится в русской поговорке, медленно запрягали... Но сейчас все работы идут по графику, опасений в дальнейших задержках нет.

BG: Будут ли участвовать российские партнеры в проектах заказа у Airbus новых грузовых самолетов семейства A320?

В. В.: Инженерная часть и kits будут производиться одинаково — что для старых, что для новых A320F. Мы это не дифференцируем, поскольку это технологически одно и то же. И если у Airbus появится заказчик на самолеты G2F (от Green To Freighter — новый самолет, переделанный в грузовую версию.— **BG**), точкой, где это будет делаться, станут Луховицы, как и для P2F (от Passenger To Freighter — старый пассажирский самолет, переделанный в грузовую версию.— **BG**).

BG: Какой планируется общий объем конвертации по семейству A320?

В. В.: Сейчас количество твердых заказов на семейство A320 уже превысило 6000. В связи с задержкой появления преемников, наверное, число заказов дорастет до 7000–8000. По логике и из этих 7000–8000 около 60% будут самолеты A320 и A321. То есть переделывай, пока не надоест.

BG: В идеале ведь все они попадут под переделку?

В. В.: Все зависит от спроса. Причем не от спроса грузовых перевозчиков, а от того, что в этот момент будет происходить с мировым рынком перевозок. Потому что, когда, например, в 80-е годы этот рынок развалился, вся пустыня в Аризоне была заставлена ненужными гниющими машинами.

BG: Возможна ли ситуация, что перевозчики будут больше брать не конвертированные самолеты, а машины G2F?

В. В.: Спрос на самолеты G2F остается стабильным. Их главным образом берут компании, занимающиеся экспресс-перевозками. У них высокая интенсивность эксплуатации самолетов, стабильные заказы. При их частоте полетов выгоднее использовать новые, более экономичные машины. Однако большая часть авиакомпаний, работающих на рынке грузоперевозок, используют именно конвертированные самолеты, поскольку частота рейсов у них ниже, бывают значительные колебания спроса. Например, к рождественским праздникам такие перевозчики получают огромное количество заказов, а после них наступает спад. Таким компаниям нет смысла покупать новый самолет, когда есть много старых и дешевых, которые по ресурсу будут еще летать и летать. Например, «Аэрофлот-Карго» начинал с дальних перевозок. Сейчас они взяли себе конвертированный Boeing 737-300. Он сначала у них летал в Финляндию, сейчас планируется начать его полеты в Лондон.

BG: Планировалось объявить этого первого заказчика еще в августе на выставке МАКС-2007. Почему это не сделано до сих пор?

В. В.: Заказчик отказался и попросил не разглашать контракт до определенного момента. Это право заказчика. Сам момент объявления тоже должен выбрать заказчик. Но желающих много, то есть интерес очень большой. ■

Интервью взял **КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ**

«РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ПРИ КОНВЕРТАЦИИ ПРИМЕРНО ВДВОЕ ВЫШЕ, ЧЕМ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ НОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ. ПОЭТОМУ МНОГИЕ КОМПАНИИ В МИРЕ ВЕДУТ БОРЬБУ ЗА ТО, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ПРАВО НА НЕЕ У ПРОИЗВОДИТЕЛЯ САМОЛЕТОВ»

РОССИЙСКИЕ «КОНВЕРТЫ»

Отечественные самолетостроители сдержанно отреагировали на перспективу конвертации в России A320. «Я не могу сказать, что этот проект вызывает у меня массу положительных эмоций,— заявил BG генеральный директор „Ильюшин Финанс Ко“ Александр Рубцов.— Но мы понимаем, что проект в любом случае состоялся бы: либо конвертация A320 была бы в России, либо в Израиле, либо в Китае. Мы исходили из того, что если этот процесс неизбежен, то лучше, чтобы он прошел под нашим контролем. В итоге от этого проекта ОАК тоже будет что-то иметь». Господин Рубцов также отметил, что прямой конкуренции между переделанными A320 и A321 и продвигаемыми на рынок его компанией грузовыми версиями Ту-204С не будет: российский самолет берет на 5–10 тонн груза больше, а потому находится в несколько иной нише. По мнению главы ИФК, возможно, успехом на российском рынке могли бы пользоваться конвертированные старые пассажирские самолеты Ту-154. По данным на начало 2008 года, российские авиакомпании эксплуатировали 138 самолетов Ту-154Б и 207 машин Ту-154М. В прошлом году представители Внуковского авиаремонтного завода №400 сообщили, что не исключают возможности развития на своем производстве бизнеса по переоборудованию пассажирских самолетов в грузовую версию. По словам гендиректора завода Алексея Чернышева, завод при наличии заказов со стороны перевозчиков планирует начать работы по конвертации Ту-154. Однако на ОАО «Туполев» скептически смотрят на этот проект. «У нас сейчас нет такой программы по конвертации старых Ту-154,— сообщил BG заместитель генерального конструктора ОАО „Туполев“ Валерий Солозобов.— На такие переделанные машины, к сожалению, нет заказчиков. На них по сегодняшним меркам слишком велик расход топлива, вряд ли такой проект окажется экономически целесообразным». «Также важно, что Ту-154М имеет ограничения на полеты за рубеж, в частности в страны Евросоюза»,— считает гендиректор ЗАО «Аэрофлот-Карго» Олег Королев.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ