

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

НАЧАВ ИНТЕГРАЦИЮ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАКОСМИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ЛИШЬ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1990-Х ГОДОВ, РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ УСПЕЛИ УЖЕ СТАТЬ ПАРТНЕРАМИ ВО МНОГИХ ПРОГРАММАХ. ОДНАКО В АВИАЦИОННОЙ ОБЛАСТИ СОТРУДНИЧЕСТВО ДО СИХ ПОР НОСИТ ЭПИЗОДИЧЕСКИЙ ХАРАКТЕР И НЕБОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ. СУЩЕСТВЕННО БОЛЬШЕ ПРОЕКТОВ, В КОТОРЫЕ ВОШЛА РФ В КОСМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ, ХОТЯ И ЗДЕСЬ БЫЛ НЕГАТИВНЫЙ ОПЫТ РОССИЙСКОГО УЧАСТИЯ.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

BOEING В ПОМОЩЬ Авиакосмическая сфера в советские времена была одной из самых закрытых для международной интеграции, поскольку относилась к оборонным отраслям. Но вслед за падением железного занавеса, авиакосмический сектор стал быстро интегрироваться в совместные с зарубежными компаниями проекты.

Область авиастроения оказалась в достаточно невыгодных условиях для подобного процесса, особенно в отношении сотрудничества с западными партнерами. Москва до сих пор не рассматривает Европу и США в качестве военных союзников. Скорее, подразумевается, что они останутся для РФ потенциальными противниками или в лучшем случае соперниками. Потому интеграция РФ в западные военные проекты и, наоборот — подключение к российским оборонным программам не получали политической поддержки российского госруководства.

В области же гражданской авиации кризисные явления 1990-х годов настолько серьезно затормозили развитие этого направления, что мировые лидеры авиапрома не рассматривают российские компании в качестве своих ключевых партнеров. Скорее, наблюдается заинтересованность отечественных фирм к привлечению зарубежных участников в свои проекты. Наиболее ярким примером этого стала программа компании «Сухой» по созданию нового российского регионального самолета Sukhoi SuperJet-100. Привлеченная на начальном этапе этой программы в качестве стратегического партнера американская фирма Boeing хотя и не принимала непосредственного участия в разработке проекта, по словам гендиректора АХК «Сухой» Михаила Погосяна, оказала неоценимые услуги в качестве консультанта.

Кроме того, Boeing помог «Сухому» собрать международную кооперацию для поставки комплектующих SSJ-100. По оценкам экспертов, доля зарубежных элементов в конструкции самолета составляет 60–65%. Причем, по словам господина Погосяна, зарубежные поставщики честно побеждали отечественных производителей в большинстве тендеров в рамках проекта SSJ-100. «Их продукция часто оказывалась лучше по характеристикам и дешевле, чем у российских фирм», — заявил глава «Сухого».

ДЕТАЛИ ДЛЯ AIRBUS Чуть лучше обстоят дела по сотрудничеству в авиационной сфере российских компаний с другим лидером мирового авиапрома — европейской компанией Airbus. В декабре 2004 года Airbus подписал контракты на производство в России комплектующих для самолетов A320 с ОАО «Научно-производственная корпорация „Иркут“» и ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО). «Иркут» должен был изготавливать на мощностях Иркутского авиационного завода килевые балки, направляющие закрылки, каркасы пола и ниши носовой стойки шасси для самолетов семейства A320. Воронежский авиазавод получил заказ на производство деталей пилонов и обтекателей для того же A320. Эта программа сотрудничества российской авиационной промышленности с Airbus не была ограничена по времени, а рассчитывалась на все время серийного производства самолетов A320.

Однако начать поставки российские производители смогли лишь в этом году. «Два года потребовалось российской стороне для осуществления технического перевооружения и подготовки системы контроля качества в рамках программы производства компонентов самолетов Airbus», — пояснил BG глава EADS в России и представительства Airbus в России Вадим Власов.

Для обеспечения соответствия требованиям Airbus, по словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, предприятие взяло кредит у Внешторгбанка в размере €4 млн и закупило на них оборудование. В одном из цехов авиазавода была смонтирована линия по выпуску заказанных Airbus деталей. ВАСО должно поставить европейскому заказчику 400 комплектов деталей на \$7 млн. Кроме того, воронежский завод рассчитывает получить от Airbus дополнительный контракт на изготовление обшивки фюзеляжа A320.

Основной объем российских поставок для Airbus должен обеспечить Иркутский авиазавод — уже первый пакет контрактов с ним был подписан на сумму около \$200 млн. Для реализации контрактов с Airbus потребовалось проведение большой работы по подготовке производственных мощностей Иркутского завода к необходимой в соответствии с процедурами Airbus сертификации. Подготовительная работа совпала с коренным перевооружением технической базы Иркутского авиазавода, на которое решением совета директоров корпорации было выделено \$120 млн. В октябре прошлого года президент корпорации «Иркут» Олег Демченко объявил о начале серийных поставок компонентов для A320. «С 2010 года планируется ежегодно отгружать Airbus продукции не менее чем на \$100 млн», — уточнил господин Демченко. — В перспективе ожидается выход на годовой оборот в размере около \$300 млн». По имеющимся оценкам, к 2015 году портфель заказов «Иркута» от Airbus может достичь \$1,985 млрд.

Отметим, что с 2001 по 2006 год сотрудничество РФ и Евросоюза в области авиации определялось специальным соглашением, подписанным между европейским концерном EADS (Airbus является его дочерней компанией) и Росавиакосмосом в 2001 году. В том соглашении был определен перечень программ, которые партнеры собирались развивать. Однако со временем приоритеты среди этих программ изменились. Кроме того, в 2006 году после покупки ВТБ 5% акций EADS политические лидеры РФ и стран Евросоюза договорились создать стратегическую рабочую группу по сотрудничеству. Она была создана 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. Сейчас в рамках этого механизма рассматриваются и реализуются четыре основные темы. «Три темы касаются Airbus и одна тема касается другого подразделения EADS — MTAD (Military Transport Aircraft Division), — пояснил BG глава EADS в России и представительства Airbus в России Вадим Власов. — Тема, касающаяся MTAD, — совместное изучение рынка транспортной авиации. У Airbus же 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».

Реализация первого из этих трех проектов с Airbus уже началась: в апреле 2007 года было зарегистрировано совместное предприятие Airbus Freighter Conversion GmbH (AFC), которое будет заниматься конвертацией A320. Российская доля в AFC составляет 50% и разделена поровну между ОАК и НПК «Иркут». Доля Airbus в СП составляет 18%, еще 32% принадлежит компании Elbe Flugzeugwerke GmbH в Дрездене (дочернее предприятие EADS). Предполагается, что оборот СП составит до \$200 млн при рынке до 400 самолетов к 2025 году. Под переделку будут браться 10–15-летние пассажирские машины стоимостью не более \$10 млн. Сама переделка будет стоить примерно \$2–3 млн.

«Конвертация — вещь очень лакомая, — заявил BG Вадим Власов. — Если ты получил право на конвертацию, тебе гарантирована работа на двадцать лет вперед с простым и понятным технологическим циклом и высокой рентабельностью. Рентабельность при конвертации примерно вдвое выше, чем при производстве новых пассажирских самолетов».

Правда, реализация проекта несколько отстает от первоначальных планов. При создании СП AFC было объявлено, что работы по переделке A320 в грузовые версии начнутся одновременно в Германии и России — на заводе Elbe Flugzeugwerke в Дрездене и на производственной площадке в Луховицах (Московская область), которую ее нынешний владелец — РСК МиГ — сдаст в аренду или полностью передаст «Иркуту». Однако, по словам господина Власова, президент ОАК Алексей Федоров в апреле уведомил EADS о том, что конвертация будет вестись не в Луховицах, а в Жуковском (Московская область), на за-

воде имени Мясищева с возможностью привлечения площадки ЛИИ имени Громова. Видимо сменой площадки отчасти объясняется и двухлетняя задержка в начале работ по переделке A320 в России. Во всяком случае, в конце мая на берлинском авиасалоне ILA-2008 Алексей Федоров объявил, что работы по конвертации в Дрездене начнутся в 2010 году, а на российской площадке — только через полтора-два года, то есть в 2012 году.

Тем временем в ближайшее время начнется изготовление новых элементов конструкции для переделываемых A320. Еще при создании СП AFC было заявлено, что Иркутский завод корпорации «Иркут» будет производить все комплектующие для конвертации (полы, боковые двери, элементы усиления и механизации) для обеих производственных площадок: и в Германии, и в России. В июне НПК «Иркут», СП AFC и две дочерние структуры EADS (Airbus S.A.S. и Elbe Flugzeugwerke) подписали два контракта общей стоимостью около \$360 млн на проектные работы и поставку первой партии комплектов для конвертации A320 в Дрезден.

ПРОБЛЕМЫ АВИАСЛИЯНИЯ Однако две следующих совместных программы с Airbus — участие РФ в программе A350 и совместное создание самолета следующего поколения — пока не вышли из стадии начальных переговоров. Из-за этого Россия практически уже упустила шанс стать полноправным партнером по A350: в начале 2008 года Airbus заключил соглашения по этой программе с партнерами «первого уровня» — головными субподрядчиками, которые будут участвовать в проекте на уровне разделения рисков. Российским компаниям, по сути говоря, остается лишь место среди партнеров «второго уровня», то есть поставщиков отдельных компонентов. Тем самым будет просто повторена схема кооперации программы A320.

Еще сложнее обстоит дело с совместной разработкой и производством с Airbus новых пассажирских лайнеров. В августе 2007 года «Иркут» был выбран головной компанией по проекту российского ближне-среднемагистрального самолета MC-21. Глава корпорации Олег Демченко неоднократно заявлял, что степень участия Airbus в проектировании и выпуске MC-21 может быть любой, в зависимости от уровня политических и экономических отношений с европейскими странами и других факторов. Однако до сих пор проект MC-21 не заинтересовал Airbus.

Теоретически возможен обратный вариант. Еще в декабре 2005 года на переговорах в Тулузе руководство Airbus предложило России подключиться на условиях разделения рисков к проекту разработки и производства перспективного пассажирского ближне-среднемагистрального самолета A320NG, который в 2015–2020 годах должен будет прийти на смену A320. По мнению Airbus, таким партнерам могла бы быть корпорация «Иркут». Причем в августе прошлого года глава Airbus Томас Эндерс назвал MC-21 лишь концепцией, а не проектом. «В своем проекте NMA (новое название проекта A320NG — **BG**) концерн учтет российские требования к MC-21, чтобы облегчить реализацию нового самолета в России», — уточнил господин Эндерс. По словам →

ОСНОВНОЙ ОБЪЕМ РОССИЙСКИХ ПОСТАВОК ДЛЯ AIRBUS ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИТЬ ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД — УЖЕ ПЕРВЫЙ ПАКЕТ КОНТРАКТОВ С НИМ БЫЛ ПОДПИСАН НА СУММУ ОКОЛО \$200 МЛН



ВНЕСЛАВ РЕУТОВ

ПО ИТОГАМ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕНДЕРОВ НА ПОСТАВКУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ, В РОССИЙСКОМ САМОЛЕТЕ SSJ-100 ОКАЗАЛОСЬ ДО 60% ИМПОРТНЫХ ДЕТАЛЕЙ