ДМИТРИЙ ДУХАНИН

торые ТАПО передаст ОАК, будет не меньше контрольного пакета — 50% плюс одна акция, а может быть, и больше». «Для них это единственный выход, который позволит ташкентскому заводу иметь стратегию своего развития и оставаться на рынке»,— пояснил господин Федоров. По итогам 2006 года у ташкентского предприятия был чистый убыток $4,4 млн, объем кредиторской задолженности — $88,5 млн. По оценке президента ОАК, «последние 15–16 лет в Ташкенте практически ничего не происходило». Действительно, до сих пор ТАПОиЧ было проблемным активом для российских властей и авиапрома РФ. В конце 2006 года завод отказался исполнять контракт на поставку 38 военно-транспортных Ил-76 и самолетов-заправщиков Ил-78 стоимостью более $1 млрд, заключенный ФГУП «Рособоронэкспорт» и минобороны Китая в 2005 году. А в июне глава «Рособоронэкспорта» Сергей Чемезов заявил о «больших сомнениях в том, что ташкентские авиастроители вообще способны построить то количество самолетов, которое они законтрактовали». Китаю предложено аннулировать контракт, заключив новый — на поставку современной версии военно-транспортных самолетов Ил-76МФ. Его исполнителем предполагается ульяновский авиазавод «Авиастар-СП», на котором с 2010 года планируется развернуть серийное производство Ил-76. Минпромэнерго оценивало необходимые для этого инвестиции в 6,4 млрд рублей до 2009 года.

Однако в апреле было заключено соглашение об эксклюзивной продаже до 2010 года всех самолетов ТАПОиЧ через структуры ОАК. «Мы убедились, что товарной линейке ОАК нужен самолет Ил-114. Нам не хватало турбовинтового самолета для региональных перевозок размерности 50–65 мест для замены таких старых самолетов, как Ан-24»,— поясняет Алексей Федоров.

Что же касается запуска производства Ил-76 в Ульяновске, то, по словам господина Федорова, оно «принято и в любом случае не будет подвергаться изменению, финансирование из федерального бюджета тоже уже началось». В ОАК отмечают, что ташкентский завод «вполне может работать в кооперации по производству этого самолета», хотя «при запуске в Ульяновске вся конструкторская документация из Ташкента подвергнется серьезным изменениям». Самолет, который будет производить «Авиастар», обозначается как Ил-476.

АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА

Вопрос же о возобновлении производства Ан-124 потребует детальных расчетов и нестандартных инвестиционных решений»,— отметил господин Федоров.

Вместе с тем ОАК все-таки приняла решение о достройке двух самолетов на ульяновском «Авиастаре». Каждый самолет будет стоить около $100 млн. «Заявки на покупку первых достраиваемых самолетов уже подали авиакомпании „Атлант-Союз“, „Авиалинии Антонова“, „Волга-Днепр“ и Maximus Air Cargo (Объединенные Арабские Эмираты; компания эксплуатирует с 2004 года один Ан-124–100)»,— уверяет Виктор Ливанов.

Еще одну идею по спасению проекта предложил президент украинского ОАО «Мотор Сич» (компания поставляет на самолет силовые установки) Вячеслав Богуслаев. «Если проект восстановления производства самолетов Ан-124 не будет реализован, то им может заняться и американский Boeing, руководство которого изучает возможность реализации проекта, но на Украине,— уверяет господин Богуслаев.— Boeing может стать участником коммерческого проекта по возобновлению производства Ан-124 „Руслан“». По его словам, американский авиапроизводитель готов принять участие в проекте. Представители компании обратились с соответствующим предложением в управляющую компанию «Грузовые летательные аппараты» (создатели «Мотор Сич» и «Волга-Днепр»). Однако в самой компании «Волга-Днепр» этот проект не комментировали. ■

«СВОЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ОКАЗЫВАЕТСЯ ОЧЕНЬ ПОЛЕЗНОЙ»

ОАО «Ильюшин Финанс Ко» в составе Объединенной авиастроительной корпорации пока выступает основным претендентом на лизинговые программы ОАК. Однако, как рассказал BG генеральный директор ИФК Александр Рубцов, у компании нет иллюзий, что такая ситуация продлится долго.

BUSINESS GUIDE: Определено ли окончательно, какую сумму государство готово выделить на гражданские программы ОАК? На какую сумму рассчитывает ИФК?

АЛЕКСАНДР РУБЦОВ: Мы рассчитываем, что из бюджета будет выделено 18 млрд рублей. Также предусмотрены субсидии процентных ставок по кредитам лизинговых компаний и предприятий промышленности в 15 млрд рублей. Кроме того, наш бизнес будет идти на внебюджетных, то есть заемных, средствах. Мы планируем брать кредиты как у ОАК, так и на финансовом рынке.

BG: На три ближайших года какие самолеты будут основными в продажах ОАК?

A. P.: Это прежде всего Ан-148, SuperJet 100 и Ту-204, а также Ил-96.

BG: Вы вели переговоры с ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» относительно лизинга SuperJet 100?

A. P.: Мы готовы работать с ЗАО ГСС и просим, чтобы нам объяснили, какой самолет получается, какие у него летно-технические характеристики. К сожалению, мы пока не располагаем всей полнотой информации и, в свою очередь, не всегда в состоянии принять внятное решение при отсутствии понимания о характеристиках самолета.

BG: Ваша точка зрения — должны ли лизинговые компании находиться в структуре ОАК?

A. P.: У Boeing есть компания Boeing Capital, которая полностью ему принадлежит. У General Electric есть GECAS, а это очень мощная лизинговая компания. Есть компания United Technologies Finance, которая работает на рынке с двигателями Pratt & Whitney. У крупных производителей есть свои лизинговые структуры, которые содействуют расширению рынка сбыта продукции своих фирм. Есть еще stop-gap solution, когда авиакомпания, скажем, не согласна ждать новые самолеты несколько лет и ей предлагают временно другие. В таких случаях своя лизинговая компания оказывается очень полезной. С другой стороны, когда финансовая компания в значительной степени контролируется производителем, это отражается на балансе производителя. С моей точки зрения, мы должны иметь и корпоративные структуры, которые входят в состав ОАК, и неассоциированные, которые находятся вне корпорации.

BG: По большинству своих самолетных программ Airbus и Boeing предлагают потребителю выбрать двигатель — авиакомпания вольна определять, какая моторостроительная фирма поставит двигатели на заказанные ею самолеты. Обычно есть основной тип силовой установки и еще один-два альтернативных. Как у ИФК?

A. P.: Мы бы тоже хотели предлагать самолет с основным и альтернативным двигателями и в этом направлении сейчас работаем.

BG: Сохраняется ли план создать облегченный вариант самолета Ту-204 с индексом СМ?

A. P.: Облегченный самолет однозначно будем делать. Пока остается вопрос, с какими двигателями. Ведем переговоры с CFMI и International Aero Engines (IAE). Идет техническая оценка двигателей, смогут ли они удовлетворить нас по показателям тяги, расходу топлива и стоимости в эксплуатации. До конца месяца рассчитываем завершить эту работу. По ее итогам станет ясно, есть ли у нас перспектива по зарубежным двигателям в классе тяги 14–15тонн. Также надо определиться в классе тяги 12–13 тонн. Такие двигатели в России есть, но они либо снимаются с производства, либо уже давно морально устарели.

BG: Переговоры с иностранными моторостроителями идут только по Ту-204СМ или более широко, чтобы определиться со стратегическим партнером?

A. P.: Переговоры идут, в частности, по Ту-204СМ, поскольку это наиболее востребованное направление. Но в долгосрочной постановке нам также интересно определиться с альтернативной силовой установкой и по другим типам самолетов.

Интервью взял ВЛАДИМИР КАРНОЗОВ