



КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ,  
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE  
«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

## КУДА МЫ ЛЕТИМ?

«Дамы и господа, просим вас застегнуть ваши привязные ремни и поставить спинки кресел в вертикальное положение. Через несколько минут наш самолет совершит взлет. Во время полета вам будут предложены прохладительные напитки и завтрак. Экипаж желает вам приятного полета». Как часто мы слышим эти слова в своей жизни. Для кого-то они означают начало отдыха, для кого-то — встречу с близкими, кому-то они сулят скорые деловые переговоры.

Но вот что интересно: слова эти и связанные с ними ощущения очень зависят от того, в каком самолете вы сидите. Стоит вам оказаться в старой «тушке» с потертыми креслами, вы начинаете настороженно прислушиваться к реву турбин. Еще на земле в каждом скрипе стойки шасси вам будет мерещиться угроза. Вы судорожно будете сжимать подлокотники кресла, когда самолет начнет разбег. И облегченно выдохнете только после остановки самолета в конце взлетно-посадочной полосы. Но оказавшись на борту Boeing и Airbus, вы расслабляетесь.

Наше доверие к отечественным лайнерам сильно подорвано. Считается, что они падают чаще, чем «иномарки». Только если взять статистику, выяснится, что новые машины, которые нормально обслуживаются и экипажи которых нормально обучены, не падают никогда. И совершенно безразлично, собрали их в Воронеже, Самаре, Тулузе или Сизтле. Только новых самолетов в России собирали последнее время настолько мало, что пассажиры их практически не заметили. Вот в этом сейчас и заключается проблема: как возродить серийное самолетное производство и как убедить авиакомпании приобретать новые отечественные лайнеры?

«Сейчас ситуация сложилась в нашу пользу, — уверял меня на днях глава одной из крупнейших в России самолетостроительных корпораций. — В стране есть деньги от продажи дорогой нефти. Авиакомпании готовы приобретать самолеты, государство дает им хорошие субсидии. Надо набирать людей, надо разрабатывать новые машины, надо строить. Иначе с чем мы останемся, когда нефть и газ иссякнут?» А вот это уже вопрос нериторический. Только когда ответ на него будет получен, станет ясно, куда же мы летим.



## КОЛОНКА РЕДАКТОРА

# ВОЗДУШНЫЕ СУДОСТРОИТЕЛИ

С НАЧАЛА 1990-Х ГОДОВ ГРАЖДАНСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ В РОССИИ ПРЕБЫВАЛО В КРИЗИСЕ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ АВИАПЕРЕВОЗОК И, СООТВЕТСТВЕННО, ЗАКАЗОВ АВИАКОМПАНИЙ НА САМОЛЕТЫ. ДАЖЕ СЕЙЧАС, ПО ДАННЫМ МИНТРАНСА РФ, В РОССИИ ЕЖЕГОДНО САМОЛЕТАМИ ЛЕТАЮТ ПОРЯДКА 35 МЛН ЧЕЛОВЕК, ТОГДА КАК В СССР АВИАТРАНСПОРТОМ ПОЛЬЗОВАЛИСЬ ОКОЛО 100 МЛН. АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА

В этих условиях два из пяти основных гражданских заводов почти прекратили производство. В той или иной степени его смогли сохранить ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество», ульяновский завод «Авиастар-СП» и ФГУП «Казанское авиационное производственное объединение». По данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ (Ространснадзор), в 2003–2006 годах российским авиакомпаниям было поставлено пять самолетов Ил-96, шесть Ту-204, семь Ту-214, два Ту-154, один Як-42Д, два Ан-124, один Ан-140.

Из-за недостаточного объема заказов в гражданском секторе до 2005 года в отличие от военного, где были созданы интегрированные структуры, объединившие разработку и производство (АХК «Сухой», РСК МиГ, НПК «Иркут»), интеграции активов не произошло. Был проект объединения вокруг «Ильюшина», но в то время в разработке не было перспективного продукта; не произошло также интеграции ОАО «Туполев» и ЗАО «Авиастар-СП». Гражданский сектор был вовлечен в процесс интеграции только в ходе создания ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» в соответствии с указом президента от 20 февраля 2006 года. В рамках корпорации сейчас идет разработка продуктового ряда, в котором предполагается совместить реальные возможности заводов и потребности авиакомпаний. В результате создания Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) под контроль государства перешли основные заводы гражданской авиации: «Авиастар-СП», ВАСО, ЗАО «Гражданские самолеты Сухого»; до конца года должно быть акционировано и полностью передано в ОАК ФГУП КАПО (на момент верстки ВГ распоряжения Федерального агентства по управлению федеральным имуществом РФ об акционировании еще не было).

## КАПО ИМЕНИ ГОРБУНОВА

Предприятие создано в 1927 году. Основная продукция — гражданские самолеты Ту-214 и самолеты стратегической авиации семейства «Туполев». Предприятие активно лоббирует продвижение Ту-334, но на этот самолет пока нет ни одного твердого контракта.

В последние несколько лет КАПО активно поддерживалось правительством Татарии. Республиканское правительство в ходе акционирования КАПО оценило эту поддержку в 1,5 млрд рублей и на основании этого обращалось в Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом РФ (Росимущество) и к руководству ОАК с просьбой при приватизации ФГУП КАПО предоставить в собственность республики блокирующий пакет. Однако, как сообщили ВГ в ОАК, официального ответа из Росимущества пока нет, но, с точки зрения руководства ОАК, для передачи Татарии блока авиазавода «нет оснований в законодательстве о приватизации». «Передача акций в интегрированную структуру в данном случае может происходить только по признаку базовой собственности, а имущество ФГУП КАПО на 100% принадлежит Российской Федерации», — пояснили в ОАК.

Однако правительство Татарии не сдавалось и в качестве альтернативного варианта предлагало выделить проект строительства самолетов Ту-334 в отдельное юридическое лицо. Мощности КАПО должны были быть задействованы для производства отдельных узлов и агрегатов, максимально унифицированных с моделью Ту-214, а значительная часть производства комплектующих агрегатов передана заводам в Воронеже, Самаре, Таганроге, Смоленске и на Украине. Один из последних вариантов проекта предполагал, что в предприятии по выпуску Ту-334 бу-

дут иметь доли ОАК, структуры Татарии и инвесторы проекта. Однако и эта идея не встретила поддержки в ОАК.

Сейчас КАПО продолжает реализацию ранее заключенных контрактов, основная часть которых связана со строительством Ту-214 для государственных ведомств и модернизацией самолетов стратегической авиации ВВС.

Выпуск Ту-214 для российских авиакомпаний сохраняется в пределах единственного действующего контракта с авиакомпанией «Трансаэро». Ранее — с 2001 года, когда заработал лизинг авиатехники — КАПО построило восемь Ту-214 и с участием ОАО «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК) передало в эксплуатацию пять машин хабаровской авиакомпании «Дальавиа» и две — красноярской «Красэйр». «Трансаэро» первый самолет был передан в апреле 2007 года. Второй самолет находится в высокой степени готовности, но между ФЛК и КАПО возникли разногласия по поводу финансирования. При этом первые два самолета достраивались на базе имеющихся заделов, но с начала 1990-х годов на КАПО новых самолетов не закладывалось.

По контракту стоимостью \$300 млн КАПО обещало сдать первую машину в декабре 2005 года, несмотря на то что цикл строительства Ту-214 составляет 18 месяцев. КАПО гарантировало скорую отгрузку тем, что один самолет уже находился в высокой степени готовности (около 80%), требовалось завершить лишь его комплектацию. Однако в действительности первый и пока единственный Ту-214 «Трансаэро» был сдан в апреле 2007 года. По плану следующие четыре самолета должны были поступить в распоряжение авиаперевозчика в 2006 году, остальные — до 2008 года. Наил Хайруллин, до недавнего времени занимавший пост гендиректора КАПО, объяснял задержку со-



ОСНОВНАЯ ПРОБЛЕМА, КОТОРАЯ СТОИТ СЕГОДНЯ ПЕРЕД ВСЕМИ РОССИЙСКИМИ АВИАЗАВОДАМИ. — НЕ ОТСУТСТВИЕ ЗАКАЗОВ, А ОТСУТСТВИЕ КАДРОВ

ИТАР-ТАСС

## ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА