сдачей самолетов тем, что финансовые ресурсы на их строительство концентрируются в ФЛК, а не на КАПО. Однако источник в правительстве Татарии утверждает, что средства на четыре машины для «Трансаэро» перечислялись заказчиком напрямую заводу.

По мнению наблюдателей, именно срыв контракта с «Трансаэро» стал действительной причиной отставки Наиля Хайруллина. При этом сам он незадолго до отставки, в августе, рассказывал BG, что контракт с ФЛК предполагает постройку пяти самолетов, а пять находятся в опционе. Таким образом, судьба контракта остается под вопросом, хотя пока в ФЛК и КАПО это отрицают. Кроме того, в последние годы партнер КАПО Финансовая лизинговая компания официально переориентировалась с лизинга воздушных судов на лизинг оборудования.

Развитие производства Ту-214 сопряжено с рядом трудностей: этот самолет конкурирует с Ту-204 производства «Авиастар-СП», и в рамках продуктового ряда ОАК базовым все-таки станет Ту-204. Однако, как рассказали BG в ОАК, модель Ту-214 «имеет все шансы стать базовой моделью самолетов госавиации с самым широким спектром применения — от пассажирских версий до президентского авиаотряда и от обеспечения высших должностных лиц в правительстве РФ до специальных модификаций, предназначенных для силовых структур». По некоторым данным, определенное количество Ту-214 со спецсвязью заложено для нужд Минобороны. В ОАК утверждают, что КАПО способно строить по пять самолетов Ту-214 в год. «Такая специализация обеспечит загрузку завода до 2010 года на уровне 2005–2007 годов, а высвобождение мощностей или развитие новых производств будет связано с участием в кооперационных поставках для „Авиастар-СП“ и других заводов, входящих в ОАК»,— отметили в корпорации. Кроме того, КАПО выполняло в последние несколько лет ряд заказов на модернизацию самолетов Ил-62, которые раньше строил завод.

УЛЬЯНОВСКИЙ «АВИАСТАР-СП» ОАК с февраля 2007 года принадлежит свыше 73% акций, блокирующий пакет — у египетской компании Sirocco Airospace, около 1,2% акций принадлежит государству, остальные акции — у бывшего директора завода Александра Полякова.

Основу продуктового ряда составляет сейчас Ту-204 в пассажирской и грузовой версиях (пассажирский Ту-204 поднялся в воздух в 2004 году). В 2006 году правительство РФ приняло решение о переносе в Россию производства Ил-76. Генеральный директор АК имени Ильюшина Виктор Ливанов на днях отмечал, что «технологическая подготовка производства военно-транспортных и транспортных рамповых самолетов Ил-76 на ульяновском предприятии „Авиастар-СП“ ведется по плану и весьма успешно» и на сегодняшний день срок выпуска первого самолета Ил-76 остается неизменным — 2010 год. Минпромэнерго оценивало необходимые для этого инвестиции в 6,4 млрд рублей до 2009 года. Самолет, который будет производить «Авиастар», обозначается как Ил-476. «Программа была одобрена правительством РФ в 2006 году, сформирован заказ для Министерства обороны, который (с учетом коммерческого потенциала) обеспечивает почти двукратное увеличение загрузки завода после 2010 года»,— сообщили BG в ОАК.

В начале этого года авиакомпания «Волга-Днепр» предоставляла в Минтранс и ОАК заявку на покупку 15 Ил-76ТД-90ВД, объявлялось об интересе Венесуэлы к приобретению 12 таких машин. Однако, признают в ОАК, заявки на Ил-76 есть, но твердых контрактов пока нет. Тем более что если первый самолет будет построен не раньше 2010 года, то сейчас МАК «Ильюшин» определяет, например, каким образом будет реализоваться контракт с Венесуэлой, если он будет подписан. Предполагается, что часть самолетов построит все-таки Ташкентское авиационное производственное объединение им. В. П. Чкалова — из сохранившихся с советского времени заделов. В апреле было заключено соглашение об эксклюзивной продаже до 2010 года всех самолетов ташкентского авиазавода через структуры ОАК. Неясно пока, согласится ли крупнейший на сегодняшний момент заказчик Ил-76 — Китай — на изменение условий контракта на поставку 38 военно-транспортных Ил-76 и самолетов-заправщиков Ил-78 с подорожанием его до $1,5 млрд.

«Авиастар-СП» удалось возобновить производство самолетов Ту-204 с нуля, без использования советских заделов, чему способствовало формирование долгосрочных заказов «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК) сперва на десять самолетов (2005 год), а позже — еще на 30. Предполагается, что благодаря стабильному заказу, при соответствующем финансировании завод сможет выйти в 2009–2010 годах на уровень производства 20 самолетов в год. При этом в 2007 году будет произведено всего восемь-девять самолетов.

География поставок — Россия, Куба, Китай и Иран. С Китаем был заключен контракт на поставку пяти Ту-204–120-СЕ с двигателями Rolls-Royce, но поставки еще не начались. Сейчас ИФК ведет переговоры с Китаем о поставке десяти грузовых Ту-204 с российскими двигателями ПС-90. Предполагается, что в перспективе будет проведена модернизация этого самолета (кабина, вспомогательная силовая установка, бортовое радиоэлектронное оборудование, система кондиционирования, в дальнейшем — новый двигатель), и он сможет оставаться на рынке до 2017–2019 годов.

Президент авиакомпании «Волга-Днепр» Алексей Исайкин считает необходимым возобновить производство Ан-124 на «Ульяновск-Авиастаре». По его инициативе была создана российско-украинская проектная группа, подготовившая бизнес-план проекта, который был направлен в ОАК, Минэкономразвития и Минпромэнерго. На сегодняшний день самолеты Ан-124 «Руслан» эксплуатируют три авиакомпании — «Волга-Днепр» (имеет десять самолетов; по собственным оценкам компании, она контролирует около 54% мировых чартерных авиаперевозок негабаритных грузов), АНТК имени Антонова (восемь самолетов) и российская компания «Полет» (восемь самолетов). При этом крупнейшим парком Ан-124 обладает Минобороны. 18 машин такого типа стоят на приколе на авиабазе под Брянском, срок их эксплуатации закончился в декабре 2005 года. Еще часть авиапарка Минобороны была отдана в аренду авиакомпании «Полет», хотя руководство военного ведомства неоднократно требовало вернуть эти самолеты. Предполагается, что принадлежащие министерству самолеты могут быть выставлены на продажу. Господин Исайкин считает, что для окупаемости проекта необходимо построить 30 машин, но констатирует, что нужного количества заявок нет. При этом глава «Волга-Днепра» заявил BG, что для подготовки серийного производства Ан-124 требуется около $500 млн. Однако в ОАК утверждают, что эта оценка занижена: потребуется до $1 млрд, тем более что сначала предстоит достроить два оставшихся в заделе Ан-124, каждый самолет будет стоить около $100 млн. Поэтому решение о развертывании серийного производства в настоящее время не принято. Кроме того, отмечают в ОАК, с учетом производства Ту-204 и будущего Ил-76 завод и так будет загружен полностью.

ОАО ВАСО В качестве акционерного общества завод существует с 1992 года. С февраля 2007 года 57,1% акций контролируется ОАК (через МАК «Ильюшин» и АК имени Ильюшина). Остальные акции распылены между юридическими и физическими лицами, прежде всего бывшими и нынешними сотрудниками предприятия.

В середине 1990-х—начале 2000-х годов были предприняты попытки интегрировать ВАСО в структуру МАК «Ильюшин» при участии Национальной резервной корпорации (НРК). В ходе реализации этого проекта часть акций на свободном рынке была консолидирована инвестиционными структурами — как близкими НРК, так и спекулятивными. В конце 2005 года завершился трехгодичный срок действия договора доверительного управления пакетом акций завода, которое осуществляла ИФК. Договор доверительного управления не был продлен, а в состав совета директоров завода вошли представители ИФК и МАК «Ильюшин».

Сотрудничество с ИФК и НРК позволило заводу в 2000–2005 годах провести процедуру финансового оздоровления и наладить производство самолетов семейства Ил-96 (Ил-96–300 и Ил-96–400Т/М). В последние годы выпуск этих самолетов стабилизировался на уровне одного-двух в год. Основными заказчиками являются Куба (пассажирские версии) и грузовые компании («Атлант-Союз» и «Волга-Днепр»). В 2006 году был подписан контракт на пять самолетов для Республики Зимбабве, но он до сих пор не вступил в действие. В ходе посещения ВАСО первым вице-премьером Сергеем Ивановым в июне 2007 года были подписаны контракты с авиакомпаниями «Аэрофлот-Карго» и «Атлант-Союз» соответственно на шесть и на четыре самолета Ил-96–400Т. Таким образом, портфель заказов ВАСО на самолеты Ил-96 до 2012–2014 годов составит 15–18 машин, что позволяет производить по три самолета в год. Но производство самолетов семейства Ил-96 в таком количестве не обеспечивает безубыточной деятельности завода. Поэтому долгосрочные перспективы развития ВАСО связаны с новыми программами, реализация которых началась в 2005–2006 годах.

Наибольшее значение имеет запуск производства самолета Ан-148 (держатель сертификата — АНТК имени Антонова, лицензии на производство — у украинского «Авианта» и ВАСО). Портфель предварительных заказов ИФК, как инициатора проекта, составляет около 30 машин для авиакомпаний «Красэйр», «Пулково», «Аэросвит», авиакомпаний Казахстана и ряда других стран. Действующая сейчас схема предполагает, что ВАСО строит фюзеляж самолета, а украинский «Авиант» — крыло и хвост. Правда, по неофициальным данным, правление ОАК обсуждало возможность строительства крыла на ВАСО.

Другим важным направлением развития завода стало производство комплектующих. ВАСО прошло сертификацию и начинает поставки для компании Airbus (комплектующие для A320), освоено производство деталей из композиционных материалов для SSJ и принято решение о кооперационном участии завода (30–40% от общего объема работ) в программе выпуска Ил-76 в России.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ВАСО И «АВИАСТАР-СП» В 2002–2006 ГОДАХ

ПОКАЗАТЕЛЬ	2002 Г.	2003 Г.	2004 Г.	2005 Г.	2006 Г.
ВАСО					
ВЫРУЧКА, МЛН РУБ.	1339,7	1671,7	3400,7	3556,8	3538,3
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК), МЛН РУБ.	–65,2	–106,2	–28,5	–6,1	0,9
СРЕДНЕСПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ СОТРУДНИКОВ, ЧЕЛ.	10 778	10 700	10 699	10 352	9 957
«АВИАСТАР-СП»					
ВЫРУЧКА, МЛН РУБ.	1166,6	1138,7	1486,9	2164,6	1780,9
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ (УБЫТОК), МЛН РУБ.	10,7	116,3	118,9	65,1	12,1
СРЕДНЕСПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ СОТРУДНИКОВ, ЧЕЛ.	7 989	8 669	8 819	8 703	9 078

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ КОМПАНИЙ.

ДРУГИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ

ЗАО «Гражданские самолеты Сухого». Учитывая сроки начала проекта (2000–2001 годы), значительная часть производства комплектующих для базовой модели SSJ локализована на входящих в АХК «Сухой» военных заводах — Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина и Новосибирском авиационном объединении им. В. П. Чкалова. Такая схема была одобрена в связи с намерениями руководства компании «Сухой» диверсифицировать бизнес. Сейчас происходит постепенная диверсификация поставок комплектующих для самолетов SSJ, в частности, через включение в проект ВАСО других поставщиков. Сейчас портфель заказов «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) превышает 100 самолетов — такого нет больше ни у одного из российских производителей. Первые самолеты должны быть поставлены «Аэрофлоту» в 2008–2009 годах. К 2012 году объем производства должен составить 60–70 самолетов в год. Отказавшись от традиционной схемы разделения этапов разработки и производства, ГСС реализовало систему сквозного интегрированного управления жизненным циклом продукта. В соответствии с этой концепцией в структуру компании входит собственная команда разработчиков (при значительной доле аутсорсинга), сборочное производство, расположенное в филиале ГСС в Комсомольске-на-Амуре.

«Авиакор» (Самара). Контролируется компанией «Базэл» как авиастроительный дивизион холдинга «Русские машины». Основу производственной программы составляет достройка самолетов Ту-154М (в заделе с советских времен осталось четыре планера), а также сборка самолетов Ан-140. В течение последних трех-пяти лет завод активно занимался продвижением Ан-140, но пока портфель заказов ограничен твердыми заказами госавиакомпании Якутии и рядом других соглашений. Общий портфель заказов Ан-140, по оценкам некоторых экспертов, составляет не более 20–25 машин, по другим — может достичь 250 самолетов. Основная проблема — высокая стоимость самолета применительно к предполагаемому режиму его использования (на региональных и местных линиях). Руководство «Авиакора» активно лоббирует принятие программ поддержки малой авиации и региональных перевозок. В 2006–2007 годах проводились консультации относительно возможности участия завода в ОАК, но пока никаких договоренностей не достигнуто. Однако в 2007 году завод получил предложение участвовать в кооперации по производству узлов для самолета Бе-200 и ответил согласием. Кроме того, еще в январе 2007 года на экономическом форуме в Давосе бывший министр экономразвития Герман Греф заявил, что были достигнуты договоренности о продаже России мощностей и документации на выпуск 53-местного самолета для местных линий. По неофициальной информации, речь шла о переносе производства турбовинтового Bombardier Q300 из канадского Даунсвью на «Авиакор». При этом не исключалось закрытие программы производства Ан-140. Однако руководство завода до сих пор эту информацию опровергает. «Перспективы завода, по всей видимости, будут связаны с углублением специализации в турбовинтовой авиации, что не противоречит интересам ОАК, и с участием в кооперационном производстве для проектов ОАК, если параметры сотрудничества будут экономически приемлемы»,— отмечают в ОАК.

Саратовский авиазавод. Находится в состоянии внешнего управления. Часть завода подверглась реструктуризации и была продана за долги. Завод обеспечивает ремонт и техническое обслуживание основной модели — Як-42, выпускавшейся на этом заводе еще в советское время. Предполагается, что в перспективе отдельные производства завода могут быть включены в систему кооперации с заводами ОАК в случае дефицита ресурсов на последних, но для этого потребуется смена собственника и менеджмента. ■

В РЕЗУЛЬТАТЕ СОЗДАНИЯ ОАК ПОД КОНТРОЛЬ ГОСУДАРСТВА ПЕРЕШЛИ ОСНОВНЫЕ ЗАВОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ — «АВИАСТАР-СП», ВАСО, ЗАО «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО»

ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД ТОЖЕ БУДЕТ ГРАЖДАНСКИМ

Один из крупнейших российских авиационных заводов — Иркутский (входит в корпорацию «Иркут»), численность его персонала на конец октября 2007 года составляла 11 873 человека. Завод занят в основном выпуском военной продукции на экспорт — истребителей Су-30МКИ для Индии, Су30МКМ для Малайзии, Су30МКИ(А) для Алжира. Кроме того, завод начал производство военных учебно-тренировочных самолетов Як-130. Контракт на них был подписан с Алжиром, ожидаются также соглашения с Ливией, Венесуэлой. Серийные Як-130 для российских ВВС также будут собираться здесь. Из гражданских самолетов завод собирает лишь штучные амфибии Бе-200 для МЧС России, а также начал поставку комплектующих для компании Airbus (см. стр. 38). Однако постепенно завод намерен перейти на выпуск гражданской продукции. Во время посещения предприятия 26 октября первый вице-премьер РФ Сергей Иванов сказал, что Иркутский авиационный завод имеет хорошие шансы стать головным производителем узкофюзеляжного самолета МС-21. По планам ОАК, на Иркутском авиазаводе будут производиться секции фюзеляжа и пилотской кабины МС-21. Хвостовое оперение поставит воронежское ВАСО, крыло — совместно ВАСО, ульяновский «Авиастар-СП» и НПО «Технология». Финальная сборка самолета будет производиться также на Иркутском авиазаводе. Президент ОАК Алексей Федоров заявил, что сборочный цех Иркутского авиазавода может обеспечить шестихвостовую сборку МС-21 с темпом производства до 100 машин в год. Из военных машин на заводе после 2015 года, видимо, будут производить только Як-130.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ