

ДЕТАЛЬНЫЙ ЭКСПОРТ

В ЭТОМ ГОДУ ИРКУТСКИЙ И ВОРОНЕЖСКИЙ АВИАЗАВОДЫ НАЧАЛИ ПОСТАВКИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ САМОЛЕТОВ A320 КОМПАНИИ AIRBUS. СЛЕДУЮЩИМ ЭТАПОМ СОТРУДНИЧЕСТВА С AIRBUS СТАНЕТ КОНВЕРТАЦИЯ В ЛУХОВИЦАХ С 2011 ГОДА В ОСНОВНОМ ВЫРАБОТАВШИХ 15-ЛЕТНИЙ РЕСУРС ПАССАЖИРСКИХ A320 В ГРУЗОВУЮ ВЕРСИЮ.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

Испытывая в 1990-е годы недостаток в отечественных заказах, российская авиастроительная промышленность стала искать их за рубежом. В результате помимо поставок на экспорт уже готовых самолетов в XXI веке были подписаны контракты на производство российскими компаниями компонентов для зарубежных пассажирских самолетов, а также соглашения о модернизации ранее выпущенных запатентованных самолетов.

Во всех этих проектах своими партнерами российские авиастроители видят главным образом европейскую компанию Airbus и ее материнский холдинг EADS. Выбор в их пользу был сделан потому, что отношения с Европой, особенно Западной, у России развиваются позитивно. Соответственно, политические риски у этого варианта были меньше. Кроме того, у российских авиазаводов уже имелся опыт работы с западноевропейскими компаниями по высокотехнологичным программам, в том числе военным (например, в рамках производства истребителя Су-30МКИ для Индии). В свою очередь, другой мировой лидер авиастроения — американская компания Boeing, действуя в соответствии с традициями и законодательством США, отказывается делиться с зарубежными партнерами важными технологиями, особенно двойного применения.

АУТСОРСИНГ Первые контракты на производство в России комплектующих для Airbus были подписаны этой компанией с ОАО «Научно-производственная корпорация „Иркут“» и ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО) в декабре 2004 года. «Иркут» должен был изготавливать на мощностях Иркутского авиационного завода ниши носовой стойки шасси, каркасы пола, направляющие закрылки и килевые балки для самолетов семейства A320. Воронежский авиазавод получил заказ на производство деталей пилонов и обтекателей для того же A320. Причем эта программа сотрудничества российской авиационной промышленности с Airbus не была ограничена по времени, а рассчитывалась на все время серийного производства самолетов A320. Но начать поставки российские производители смогли лишь в этом году. «Практически два года потребовалось российской стороне для осуществления технического перевооружения и подготовки системы контроля качества, в рамках программы производства компонентов конструкции самолетов Airbus», — отметил генеральный директор ООО ЕАДС (российское представительство европейского концерна EADS, в который входит компания Airbus) Вадим Власов.

В начале 2007 года поставки своей части комплектующих стало осуществлять ВАСО. Под реализацию этого проекта, по словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, завод взял кредит у Внешторгбанка в размере €4 млн и закупил для новой линии оборудование. В одном из цехов авиазавода была смонтирована новая линия по выпуску заказанных Airbus деталей. Всего по условиям контракта ВАСО должно поставить европейскому заказчику 400 комплектов деталей на сумму \$7 млн.

Однако основной объем российских поставок для Airbus должен был обеспечить все же Иркутский авиазавод

В ХОДЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ПОД ИЗГОТОВЛЕНИЕ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ AIRBUS ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД ОСВОИЛ ПОРЯДКА 60% СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ПЛАНЕРА И ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ СБОРКИ ГРАЖДАНСКИХ АВИАЛАЙНЕРОВ



ПЕРВЫЕ ИРКУТСКИЕ ДЕТАЛИ НА A320 УЛЕТЕЛИ В ИНДИЮ

— уже первый пакет контрактов с ним был подписан на сумму около \$200 млн. Для реализации контрактов с Airbus потребовалось проведение больших работ по подготовке производственных мощностей Иркутского завода к необходимой в соответствии с процедурами Airbus сертификации. Работа включала гармонизацию стандартов, модернизацию производства, закупку и монтаж оборудования, разработку и изготовление оснастки, испытания образцов, отработку принципов и технологий логистики.

Подготовительная работа совпала с коренным перевооружением технической базы Иркутского авиазавода, на которое решением совета директоров корпорации было выделено \$120 млн. В рамках технического перевооружения было закуплено, установлено и освоено современное оборудование: около 30 высокопроизводительных станков и обрабатывающих центров, более 40 испытательных камер и единиц лабораторного оборудования, около 10 гальванических и окрасочных линий. Был создан новый гальванический цех, не имеющий аналогов в России. Только одно его создание обошлось в \$15 млн. Также был возведен цех люминесцентного контроля. Появились новые участки механообработки и агрегатной сборки. Для внедрения современной нормативной базы от Airbus было получено 1924 стандарта. Еще 696 современных международных и национальных стандартов было закуплено, иркутские рабочие и инженеры прошли специальное обучение в Германии и Франции.

В конце октября этого года президент корпорации «Иркут» Олег Демченко объявил о начале серийных поставок компонентов для A320. Первыми изделиями стали ниши носовой стойки шасси. После проведения соответствующих тестов одна из них уже интегрирована в серийный самолет A320 на заводе Airbus в Меольте (Франция).

Для подготовки компонентного производства на «Иркуте» пришлось выполнить и перевод бумажных чертежей заказанных элементов A320 в цифровой формат. «Самолет разрабатывался в 80-е годы, тогда все делалось на бумаге», — пояснил ВГ господин Демченко. — Иркутский же завод сегодня полностью перешел на работу по цифровым чертежам. Поэтому нам пришлось оцифровать чертежи Airbus, прежде чем начать изготовление деталей».

ЕАДС ЗАЙДЕТ В ОАК ЧЕРЕЗ «ИРКУТ»

В конце октября представители ЕАДС объявили о намерении обменять свой пакет акций корпорации «Иркут» на акции ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК). Гендиректор ООО ЕАДС Вадим Власов пояснил: «Руководство ЕАДС намерено рассмотреть вопрос о пакете акций „Иркут“ после того, как будет объявлено о параметрах допэмиссии

ОАК и условиях обмена акций „Иркут“ на акции ОАК. Пока руководство компании склоняется к варианту обмена пакета „Иркут“ на пакет ОАК». Еще в августе 2007 года на авиасалоне МАКС-2007 президент ЕАДС Томас Эндерс перед своим уходом на пост главы Airbus заявил: «ЕАДС готов стать акционером ОАК, если нам будут предложены выгодные условия обмена». В свою очередь, президент

Поставка комплектующих для зарубежных авиастроителей не принесет колоссальных прибылей отечественному авиапрому. «По планам мы должны поставить Airbus в 2008 году около 120 компонентов, а с 2009–2010 годов выйти на расчетный уровень отгрузки в 240 единиц в год», — уточнил Олег Демченко. — При этом годовой объем работ по заказу Airbus достигнет \$100–150 млн в год. Это примерно 7–10% от оборота „Иркута“, поскольку годовое производство военной авиатехники у нас превышает \$1 млрд». Однако главное достоинство работы с европейским авиастроителем президент «Иркута» видит в установлении партнерских отношений с Airbus и EADS. «Мы внедряем современные технологии производства, сертифицированные по стандартам Airbus, диверсифицируем производство, ну и конечно, получаем стабильный источник дохода на длительный период», — отметил господин Демченко. По его мнению, в результате выполнения программы модернизации производства под изготовление комплектующих для A320 Иркутский авиазавод освоил и сертифицировал по стандартам Airbus порядка 60% современных технологий, необходимых для производства планера и окончательной сборки гражданских авиалайнеров.

КОНВЕРТАЦИЯ Еще более крупным проектом с Airbus должна стать конвертация выводимых из эксплуатации пассажирских самолетов A320 компании Airbus, выработавших гарантийный ресурс, в грузовые лайнеры. Конвертационный бизнес считается сейчас одним из самых доходных в сегменте гражданской авиационной промышленности. Если рентабельность Airbus в производстве новых самолетов составляет 5–6%, то в конвертационном бизнесе она достигает 10–15%.

Участие России в европейской программе конвертации впервые обсуждалось на высшем уровне в начале декабря 2005 года в Тулузе, в ходе переговоров главы Минпромэнерго РФ Виктора Христенко с руководством Airbus. Российская сторона согласилась участвовать в проекте на условиях разделения технических и финансовых рисков. В мае 2006 года в Берлине был подписан меморандум о создании совместного предприятия по конвертации, учредителями которого выступали Airbus, компания Elbe Flugzeugwerke GmbH

ОАК Алексей Федоров заявил, что до конца 2007 года ОАК начнет переход на единую акцию с корпорацией «Иркут». «При этом ЕАДС придется определиться со своим пакетом „Иркута“, — пояснил ВГ глава ОАК. — Я полагаю, ЕАДС согласится конвертировать акции „Иркута“ в акции ОАК». Ранее руководство ОАК заявило, что намерено объявить оферту акционерам «Иркута» в декабре 2007 года.

ЕАДС приобрел 10% акций корпорации «Иркут» в декабре 2005 года примерно за \$65 млн руб. По оценкам компании ИК «Перспект», ЕАДС может рассчитывать обменять пакет из 10% акций корпорации «Иркута» на 2% в капитале ОАК. Оценка проводилась с учетом рыночной капитализации «Иркута» более 900 млн руб, то есть пакет ЕАДС мог стоить около 90 млн руб. Цена «Иркута» будет определяться как

(дочернее предприятие ЕАДС), российские корпорации «Иркут» и МиГ. Самолеты планировалось переделывать на двух заводах: в Дрездене, на принадлежащем Elbe Flugzeugwerke заводе, и подмосковных Луховицах, где расположена одна из производственных площадок МиГ а.

По словам гендиректора ООО ЕАДС Вадима Власова, конвертацию A320 можно было бы совместить с плановым ремонтом, именуемым D-check, который проводится примерно через 15 лет эксплуатации этих машин. «Стоимость проведения D-check составляет около \$1 млн за одну машину, — заявил господин Власов. — Это очень неплохие деньги». По оценкам учредителей, годовой оборот СП после выхода на полную мощность должен был составить около \$250–300 млн, однако прежде партнерам еще необходимо потратить около \$25–30 млн на подготовку производственных площадок.

Первый конвертированный A320 должен быть передан заказчику в 2010 году. Первый этап проекта рассчитан на три года и предполагает выпуск 5–12 самолетов в год. Выход СП на полную мощность с ежегодным объемом выпуска в 30–35 самолетов намечен на 2015–2016 годы. При этом основную часть компонентов для конвертируемых самолетов — грузовые люки, усиленные элементы пола — будут изготавливать на Иркутском авиазаводе, затем они пойдут в Дрезден и Луховицы. В перспективе рассматривается возможность передачи луховицкой площадки МиГ а «Иркуту» для улучшения координации проекта и снижения непроизводственных расходов. «Это будет возможно после акционирования МиГ а, — уточнил Олег Демченко. — Завод в Луховицах может быть передан „Иркуту“ распоряжением Объединенной авиастроительной корпорации либо в аренду, либо с баланса на баланс. Вариант передачи сейчас обсуждается». Кроме того, «Иркут» будет поставлять компоненты и для новых грузовых самолетов, выпускаемых Airbus. «Есть, например, заявка от DHL на 30 новых грузовых A320, — пояснил президент „Иркута“. — Их соберут в Тулузе, а затем перегонят в Луховицы, где уже на них смонтируют компоненты, изготовленные „Иркутом“».

Руководство Иркутского завода рассчитывает, что участие в программе по конвертации A320 позволит освоить еще примерно 30% технологий, связанных с работами на фюзеляже. Тем самым только за счет совместных проектов с Airbus завод получит 90% современных технологий, необходимых для производства планера и окончательной сборки гражданских авиалайнеров. Этот задел предприятие намерено использовать для серийной сборки нового среднемагистрального самолета МС-21.

Среди заказчиков конвертированных аэробусов организаторы СП называют грузовые авиакомпания и специализированных перевозчиков, например DHL и FedEx. Конвертированные A320 окажутся в той же нише, что и производимые на ульяновском «Авиастар-СП» грузовые Ту-204С. Однако прямой конкуренции не будет, считают в «Иркуте». «У нас будут разные заказчики», — уточняет Олег Демченко. Еще при получении согласия руководства Объединенной авиастроительной корпорации на участие в конвертации A320 был оговорен раздел рынков этого «грузовика» с Ту-204С. ■

средневзвешенная за последние шесть месяцев перед объявлением оферты. Стоимость ОАК оценивается сейчас в 5 млрд руб.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ



СМЕЖНИКИ