

«ВЫРИСОВЫВАЕТСЯ МОЩНЫЙ КОНТРАКТ»

СЛЕДУЯ В РУСЛЕ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ, ДОСТИГНУТЫХ НА ВСТРЕЧЕ ПРЕЗИДЕНТА РФ ВЛАДИМИРА ПУТИНА И ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА УКРАИНЫ ВИКТОРА ЯНУКОВИЧА НА МАКС-2007, ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ (ОАК) И КОНЦЕРН «АВИАЦИЯ УКРАИНЫ» АКТИВИЗИРОВАЛИ ДИАЛОГ НА ТЕМУ ОБЪЕДИНЕНИЯ. СОБСТВЕННЫМ ВИДЕНИЕМ ОЧЕРЧЕННОГО КРУГА ПРОБЛЕМ С BUSINESS GUIDE ПОДЕЛИЛСЯ РУКОВОДИТЕЛЬ КОНЦЕРНА «АВИАЦИЯ УКРАИНЫ» ОЛЕГ ШЕВЧЕНКО.



ОЛЕГ ШЕВЧЕНКО,
РУКОВОДИТЕЛЬ КОНЦЕРНА
«АВИАЦИЯ УКРАИНЫ»

BUSINESS GUIDE: Образование концерна в его нынешнем виде сопровождалось разговорами о необходимости концентрации усилий на меньшем количестве самолетостроительных программ. Какие проекты выбраны в качестве основных?

ОЛЕГ ШЕВЧЕНКО: Киевский государственный авиационный завод «Авиант» сосредотачивается на Ан-148 и Ан-70, а Харьковское государственное авиационное производственное объединение — на Ан-74 и Ан-140.

BG: Несмотря на отсутствие у Минобороны России интереса к Ан-70, соответствующая программа остается приоритетной. Почему?

О. Ш.: Мы на Украине Ан-70 не останавливали. Считаю, что наблюдаемое в последние годы отношение определенных российских структур к Ан-70 есть не что иное, как политический пиар. Я лично присутствовал при разговоре президента России Путина и премьер-министра Украины Виктора Януковича на международном авиакосмическом салоне МАКС-2007. Там царил дух полного понимания. В том числе относительно того, что средний транспортный самолет следующего поколения в первую очередь нужен российской и украинской армии. Также необходим вариант для гражданских грузовых перевозок. Помимо нас самолета с таким уровнем технических характеристик в мире пока никто не создал и вряд ли создаст в ближайшие десять лет. Европейский проект A400M продвигается медленнее, чем планировалось. Между тем Ан-70 завершает программу летных испытаний, а на заводах в Киеве, Харькове и Ташкенте идет подготовка серийного производства. В этом году мы ожидаем поставку крыла с ташкентского завода. Реализовать столь масштабный проект можно лишь совместными усилиями России, Украины и Узбекистана.

BG: Чем вызвано смещение вправо срока выхода на рынок серийных самолетов Ан-148?

О. Ш.: По межправительственному соглашению создаются две линии сборки Ан-148 — в Киеве и Воронеже. Первый Ан-148 находится в цехе окончательной сборки киевского авиазавода «Авиант». Произошла небольшая задержка из-за нарушения сроков поставки люков и дверей с воронежского самолетостроительного общества ВАСО. Кроме того, был сбой из-за необходимости внесения изменений в конструкцию. До конца года первый серийный самолет поступит на летно-испытательную станцию. Еще четыре планера находятся на этапе агрегатной сборки. Первый серийный Ан-148 уйдет в Казахстан, второй предназначается украинской лизинговой компании.

«АВИАЦИЯ УКРАИНЫ» СБЛИЖАЕТСЯ С ОАК

Указ об образовании концерна «Авиация Украины» был подписан президентом Украины Виктором Ющенко 14 марта 2007 года на основании решения правительства Украины от 14 февраля 2007 года. В состав концерна вошли, в частности, Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова, киевский государственный авиазавод «Авиант», Харьков-

ское государственное производственное авиационное предприятие, госпредприятие «Завод 410 гражданской авиации», НИИ «Буран», харьковский машиностроительный завод ФЭД, Харьковское агрегатное конструкторское бюро, запорожское КБ «Прогресс», предприятия «Новатор» и «Радиоизмеритель».

26 февраля премьер-министр Украины Виктор Янукович объявил, что корпорацию возгла-

BG: Есть ли твердые заказы на Ан-148 киевской сборки?

О. Ш.: Казахстан подписался на восемь самолетов. Первые машины предназначаются авиакомпании СКАТ. Вторая авиакомпания — «Беркут» — ожидает выпуска первых пяти-шести самолетов и итогов их начальной эксплуатации. «Беркут» предполагает приобрести Ан-148 для обслуживания правительства Казахстана, а «литерные» машины обычно берутся не из первой партии.

BG: Ранее сообщалось, что Казахстан заказал 15 Ан-148, а вы говорите — восемь.

О. Ш.: Казахстан заказал восемь Ан-148. Пока восемь. Увеличение заказа будет зависеть от того, как быстро мы отработаем программу заводских и сдаточных испытаний первого серийного самолета. Надеюсь, что он поступит заказчику в январе или феврале 2008 года. Точная дата зависит также и от финансирования со стороны Казахстана. Я так понимаю ситуацию: правительство Казахстана ждет первую машину, как только она придет заказчику и начнет летать, будет принято решение по следующим машинам. Пока заказчик четко выполняет финансовые обязательства — ежемесячно перечисляет небольшие суммы, оговоренные контрактом. Эти авансовые платежи покрывают только часть суммы, необходимой для постройки самолетов. Основная масса средств — наши собственные.

BG: Кто-то еще интересуется покупкой украинских Ан-148?

О. Ш.: Потенциальных заказчиков очень много. Недавно я посетил Объединенные Арабские Эмираты и Катар. В числе прочих состоялась беседа с руководством аэропорта Дубай. По его оценкам, для создания полноценной сети маршрутов базирующимся в аэропорту авиакомпаниям в перспективе требуется минимум 150 самолетов класса Ан-148. Они нужны для подвоза пассажиров на рейсы Emirates и других крупнейших авиаперевозчиков региона. Они создали крупную сеть дальних маршрутов, связав Объединенные Арабские Эмираты с Америкой, Европой и Юго-Восточной Азией. Чтобы полностью реализовать потенциал этой сети, необходимо подвозить в базовый аэропорт транзитных пассажиров из Ирана, Афганистана и других стран региона. Похожая ситуация наблюдается в Сингапуре. Там тоже в сумме требуются не менее ста самолетов класса Ан-148. Авиакомпания Арабского Востока и Юго-Восточной Азии готовы покупать наши самолеты. Это одни из самых крупных перспективных заказчиков продукции отечественных авиастроителей. Но они ставят условие: европейская или американская «валидация» сертификата типа Ан-148, выданного авиарегистром МАК. На это у нас уйдет до двух лет.

BG: Вы столь уверенно рассуждаете о продажах нового «Ан» в секторе рынка, где сегодня доминируют Bombardier и Embraer.

О. Ш.: Я не хочу обидеть разработчиков из других стран, но самолетов, равных Ан-148, в данном классе просто не существует. Это не только моя оценка, но и мнение веду-

щих специалистов — как отечественных, так и зарубежных. Недостатка в заказчиках нет. Надо лишь наладить серийный выпуск Ан-148. За один день это не сделаешь. Даже имея все необходимые финансовые средства, пройти этап постановки серийного производства можно лишь за определенное время. Программа производства разбита на этапы. Сначала мы планируем ежегодный темп строительства 12 самолетов. Думаю, уже в следующем году мы сможем выпускать по одной машине в месяц. Затем будем увеличивать темп до двух самолетов в месяц. Затем в зависимости от спроса сделаем следующий шаг по увеличению производства.

BG: После вашего назначения главой концерна «Авиация Украины» произошли кадровые перестановки на харьковском авиаобъединении. Какие задачи предстоит решать новому руководству?

О. Ш.: Прежде всего вывести харьковский завод на нормальный режим работы. Финансовая ситуация на предприятии стабилизирована, в том числе благодаря выделению правительством Украины средств на погашение процентов по кредитам, взятым ранее в коммерческих банках. Цикл производства самолета обычно составляет около двух лет. Деньги на завод поступили ранее в этом году. Задача нового руководителя харьковского объединения Сергея Задорожного — достроить самолеты, сдать их заказчику, получить деньги и рассчитаться по кредиту. Речь идет о нескольких самолетах Ан-74, которые строятся как по иностранным контрактам, так и по правительственному заказу на Ан-74ТК-300 для государственной авиационной компании «Украина».

Главным продуктом харьковского авиазавода остается Ан-74 в вариантах ТК-200 и ТК-300. Спрос на эту машину в несколько раз превышает предложение. Повышенный интерес проявляют покупатели из «жарких стран». Им требуются самолеты короткого взлета и посадки, приспособленные для работы в условиях hot and high (буквально «горячо и высоко»), то есть в жарком и высокогорном климате. Они будут выполнять как военные, так и сугубо мирные задачи. Заказы на новые модификации Ан-74 разместили Египет и Ливия. Кроме того, вырисовывается еще один мощный контракт на сумму свыше миллиарда долларов. Его отработывает «Рособоронэкспорт».

BG: Расскажите, пожалуйста, подробнее про работу с «Рособоронэкспортом». Почему российская организация продает украинские самолеты?

О. Ш.: Информация по деталям готовящейся сделки носит закрытый характер. Скажу лишь, что «Рособоронэкспорт» вышел на нас с предложением по совместной реализации готовящегося соглашения по поставке крупной партии Ан-74ТК-200. Кто первым «поднял ниточку», тому и предстоит довести дело до подписания договора. Независимо от того, кто держатель контракта, промышленность наших стран разделит его между собой. Самолет Ан-74 стро-

ится в тесной кооперации украинских и российских предприятий, так что работы хватит всем. Я лично слышал устные договоренности Владимира Путина и Виктора Януковича по данной теме. Уверен, что контракт будет заключен и выполнен совместными усилиями Украины и России. Это наш совместный проект.

BG: Одно время большие надежды по программе Ан-140 возлагались на Иран. На заводе HESA в Исфахане из харьковских комплектов планировалось собрать сто самолетов. Однако пока завершили только четыре. В чем дело?

О. Ш.: В наших отношениях был спад. Он длился более двух лет. Но сегодня иранцы снова работают с харьковским объединением. вновь идет подготовка к отгрузке самолетных комплектов в Иран в счет перезаключенных контрактов.

Пока был спад, персы время зря не теряли. Иран очень мощно модернизировал свое авиационное производство. Закупил современные швейцарские и немецкие центры по обработке металла. Сегодня HESA — образцово-показательный завод с суперсовременным станочным парком. Правда, его персонал еще надо немножко подучить. И какое-то время все-таки придется поставлять в Иран агрегаты, сданные на Украине и в России. Думаю, что в течение 2008 года HESA освоит производство узлов и агрегатов, а затем выйдет на полный цикл производства Ан-140. Потенциал для полноценного производства современной авиатехники в Иране создан. Уверен, что там будет серьезный прорыв.

BG: Согласно проведенному российской Объединенной авиастроительной корпорацией опросу авиакомпаний, мало кто из российских перевозчиков проявил интерес к самолету Ан-140. Стоит ли продолжать эту программу?

О. Ш.: Давайте посчитаем, сколько морально и физически устаревших самолетов Ан-24 и Як-40 продолжают эксплуатироваться. Получится, что несколько сотен машин нуждаются в замене. Посмотрим на карту России и изучим статистику авиаперевозок на внутренних линиях. Вывод будет однозначным: России необходим современный самолет для региональных перевозок вместимостью 30–50 кресел. Это подтверждает опыт эксплуатации первого Ан-140 сборки самарского завода «Авиакор» в авиакомпании «Якутия». Он налетывает по 200 часов в месяц!

Самолеты-то мы произведем, но их надо реализовать авиакомпаниям, а после еще и обслуживать. Авиакомпания возьмут новые самолеты, если будут уверены, что могут рассчитывать на поддержку производителя, качественное обслуживание в сервисных центрах. Чего скрывать, за 15 лет и на Украине, и в России мы растеряли систему послепродажной поддержки. Теперь ее надо создавать заново. Должна быть серьезная совместная программа Объединенной авиастроительной корпорации России и концерна «Авиация Украины».

Интервью взял **ВЛАДИМИР КАРНОЗОВ**

«АВИАКОМПАНИИ ВОЗЬМУТ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ, ЕСЛИ БУДУТ УВЕРЕНЫ, ЧТО МОГУТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ПОДДЕРЖКУ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, КАЧЕСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ В СЕРВИСНЫХ ЦЕНТРАХ»

