

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

КАКИЕ САМОЛЕТЫ
БУДУТ СТРОИТЬ В РОССИИ / 32
АВИАЛИЗИНГ С 1 ЯНВАРЯ
ПОДЕШЕВЕЕТ / 29
«АЭРОФЛОТ» ПРИВЕРЖЕН
САМОЛЕТАМ-ГИГАНТАМ / 34
АЭРОПОРТОВ В РОССИИ
СТАНОВИТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ / 36
РОССИЙСКИЕ КОМПЛЕКТУЮЩИЕ
ПОШЛИ В AIRBUS / 38



Среда, 21 ноября 2007 №214
(№3790 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №25–40
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



Ильюшин Финанс Ко.
Объединенная Авиастроительная Корпорация

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА



ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС**



**BUSINESS
GUIDE**



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

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 ВГ, 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 ВГ 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 Aerospace, 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 ВГ 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 построят все-таки Ташкентское авиаци-

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 легки штурные амфибии Бе-200 для МЧС России, а также начал поставку комплектую-

щих 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



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 экономического развития 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 потребуетс смена собственника и менеджмента. ■

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



«МЫ НИКОГДА НЕ СТРЕМИЛИСЬ К МОНОПОЛИИ»

НА СЕГОДНЯ КОМПАНИЯ «ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО.» (ИФК) ЯВЛЯЕТСЯ ПРАКТИЧЕСКИ МОНОПОЛИСТОМ НА РЫНКЕ ЛИЗИНГОВЫХ ПОСТАВОК РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ. ОДНАКО, ПО МНЕНИЮ ГЕНДИРЕКТОРА ИФК АЛЕКСАНДРА РУБЦОВА, УЖЕ ВЕСНОЙ 2008 ГОДА МОЖНО ОЖИДАТЬ ПОЯВЛЕНИЯ ТРЕХ-ЧЕТЫРЕХ НОВЫХ ИГРОКОВ НА ЭТОМ РЫНКЕ.



АЛЕКСАНДР РУБЦОВ.
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
«ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО.»

BUSINESS GUIDE: ИФК восемь лет на рынке лизинга российских самолетов. Как компания стала его лидером и практически монополистом?

АЛЕКСАНДР РУБЦОВ: Компания была образована в 1999 году. Первые два года занял этап становления, когда мы подписывали первые контракты с авиакомпаниями, формировали свой капитал, выстраивали отношения с заводами. Второй этап — этап стабилизации — занял пять лет, с 2001 по

2006 год. Мы начали поставки по первым контрактам, построили более десяти самолетов. Тогда же удалось более или менее стабилизировать положение дел на заводах, реструктурировать их задолженности перед бюджетами, значительно улучшить их финансовое положение и, что самое главное, стабилизировать кадры. Сейчас наша главная проблема даже не в отсутствии заказов, а в количестве людей, которых нужно привлечь на заводы. Только на ВАСО (ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество»). — **ВГ:** численность производственных рабочих за ближайшие четыре года надо с 2 тыс., которые там сейчас есть, довести минимум до 4,5 тыс., в идеале — до 6 тыс. Пока же людской ресурс не позволяет одновременно развивать все программы, в которых занято ВАСО: производство Ил-96, запуск сборки Ан-148, поставка компонентов для SSJ и Ил-476. Аналогичная ситуация на ульяновском заводе (ЗАО «Авиастар-СП», производитель пассажирских Ту-204, транспортных Ил-476. — **ВГ:**), там тоже нужно дополнительно набрать около 2,5 тыс. рабочих. Раньше это было, может быть, относительно легко, но сейчас это довольно серьезная проблема. **ВГ:** В прошлом году вы вошли в ОАК. Начался новый этап? **А. Р.:** Да, это период интенсивного развития. Перед нами стоит задача произвести и продать больше ста самолетов до 2011 года включительно. И это означает в некоторых случаях четырехкратный рост объемов производства заводов. На сегодня объем портфеля заказов ИФК по твердым заказам — около \$2 млрд, а в целом — около \$3 млрд.

«МЫ ГОТОВЫ ПРОДАТЬ ПОЛОВИНУ ПОРТФЕЛЯ ЗАКАЗОВ»

ВГ: Кого ИФК видит своими конкурентами в России?

А. Р.: До недавнего времени конкурент был один — компания ФЛК (ОАО «Финансовая лизинговая компания»). —

ВГ: которая после вхождения в ОАК стала нашей сестринской компанией. Мы старались с ними не конкурировать, а найти каждый свою нишу и по типу самолетов, и по бизнесу. ИФК занимается только лизингом самолетов, ФЛК — также лизингом станков и оборудования, лизингом водного транспорта. По типу самолетов ФЛК в основном занималась Ту-214, интересовалась Ил-114 и Sukhoi Super-Jet-100, ИФК — Ил-96, Ту-204, Ан-148 и Ан-38.

ВГ: Каким образом был зафиксирован раздел сфер деятельности между ИФК и ФЛК после их вхождения в ОАК?

К ВЕСНЕ 2008 ГОДА КАК МИНИМУМ ТРИ-ЧЕТЫРЕ КРУПНЫХ БАНКА ОБЪЯВЯТ О СВОЕМ НАМЕРЕНИИ ЗАНИМАТЬСЯ ЛИЗИНГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ОБЛАСТИ РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА

А. Р.: Это было решение правления ОАК.

ВГ: Тем самым ИФК теперь вместо ФЛК будет предлагать, например, Ту-214?

А. Р.: Эта машина выпускается на коммерческий рынок в очень ограниченном количестве. Мы сегодня смотрим, как оптимизировать структуру нашей совместной работы с ФЛК по продуктовому ряду. У них есть остатки средств, которые еще не потрачены в силу того, что казанский завод не справляется с тем объемом заказов, которые сегодня есть на Ту-214.

ВГ: Сколько, по вашим прогнозам, ИФК еще будет оставаться в положении монополиста?

А. Р.: Я думаю, после преодоления банками кризиса ликвидности, которое окончательно произойдет где-то к весне 2008 года, целая группа российских частных, полугосударственных и государственных банков, а также иностранных банков, работающих в России, объявят о намерении заниматься лизинговой деятельностью в области российской гражданской авиации. Минимум у трех-четырех крупных банков вполне может появиться интерес к этому виду лизинговой деятельности.

ВГ: Вы не опасаетесь конкуренции с ними?

А. Р.: Мы никогда не стремились к монополии. Появление конкурентов обеспечит более ликвидный рынок для российских самолетов. Когда на рынке работает одна компания, создается впечатление, будто у этого продукта какие-то сложные проблемы — что он не востребован или какими-то специальными путями выводится на рынок. Когда интерес к этому виду бизнеса появляется у других структур, наши риски становятся меньше. Значит, самолеты на рынке востребованы. Тогда под их приобретение можно получить лучшие условия финансирования.

ВГ: Вы сказали, что численность рабочих на отечественных заводах не позволяет наращивать объем выпуска самолетов. ИФК с ФЛК провели раздел практически по всему модельному ряду и по всем заводам, производящим гражданские самолеты. Почему тогда вы прогнозируете скорое появление новых компаний, занимающихся лизингом российских самолетов?

А. Р.: Мы не ставим задачи выкупить все производимые в России самолеты. Даже если мы их выкупим, мы готовы сразу перепродать их другим. Если появится предложение продать из нашего портфеля половину заказов другим участникам рынка, мы готовы его рассмотреть.

«В РОССИИ ПРИЗНАЕТСЯ ТОЛЬКО ФИНАНСОВЫЙ ЛИЗИНГ»

ВГ: Как сильно сказалось на показателях компании падение курса доллара?

А. Р.: Это очень серьезная проблема для тех, кто занимается экспортом машинотехнической продукции. Традиционно в долларах производится ценообразование не только нефти, но и самолетов. Даже Airbus, продавая свои машины в Европе, оценивает их в долларах. Соответственно, страдает не меньше нас. В ответ мы начали рассматривать варианты хеджирования (страхования. — **ВГ:**) рисков в случае дальнейшего падения доллара. На внутреннем рынке мы сейчас переводим все расчеты за поставки самолетов в рубли. Там,

ЧТО ТАКОЕ ИФК

ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» — крупнейший поставщик новых гражданских самолетов российского производства. В структуре Объединенной авиастроительной корпорации ИФК занимает место основной единицы по сбыту новых гражданских самолетов. Кроме того, ИФК берет на себя организацию послепродажного обслуживания самолетов. ИФК является государственно-частной

компанией: 25% ее акций принадлежит ОАК, 23% — государству, 26% — ЗАО «Национальная резервная корпорация», 21% — Внешэкономбанку, 5% — прочим владельцам. За последние пять лет величина активов компании выросла в пять раз — с \$233 млн в 2003 году до планируемых \$1,12 млрд в 2007 году. Если в 2004 году выручка ИФК составляла 1,34 млрд руб., то в 2005-м — уже 2,55 млрд,

где это возможно, мы переводим расчеты в евро. Это удалось осуществить, например, с Ираном. Кроме того, мы стараемся, каким бы странным это ни показалось, где возможно и целесообразно увеличивать содержание американского оборудования. Поскольку доллар дешевеет, нам выгодно покупать американское оборудование. Мы закупает метеолокаторы американского производства, системы предупреждения столкновения в воздухе и системы предупреждения столкновения с землей.

ВГ: ИФК не практикует закладывать определенную величину эскалации цены?

А. Р.: Мы шагаем в ногу с рынком. Если раньше мировая инфляция была небольшой и эскалация цен 2–3% в год считалась нормальной, то теперь Boeing стал одним из лидеров увеличения ежегодной эскалации цен до 5–6%. Естественно, это сказывается на всем рынке. Мы тоже вынуждены увеличить свою цену на самолеты на эти же 5–6%. Это связано не только с поведением Boeing, но и с ростом цен на сырье, комплектующие, энергоносители.

ВГ: Почему ИФК в настоящее время передает самолеты заказчикам только в финансовый лизинг?

А. Р.: По закону о лизинге в России существует фактически только финансовый лизинг. Операционный лизинг приравнен у нас к аренде. Соответственно, все льготы и субсидии, которые существуют в качестве государственной поддержки, распространяются только на финансовый лизинг.

ВГ: Что, кроме господдержки, мешает перейти к более распространенному во всем мире операционному лизингу?

А. Р.: При операционном лизинге вы должны иметь право, подтверждающее собственность на самолет. Но у нас отсутствует закон о регистрации прав собственности на воздушные суда. Уже третий год он находится в Госдуме на уровне первого чтения. В операционном лизинге важно вовремя изъять самолет, если заказчик не платит. Сегодня наше законодательство таково, что мы должны идти через судебную процедуру. Необходимо облегчить изъятие актива у недобросовестного лизингополучателя.

ВГ: При каких условиях разумно переходить на операционный лизинг?

А. Р.: Чтобы работать с операционным лизингом, должно вырасти серийное производство самолетов, возрасти их ликвидность. Чем больше самолеты продаются по всему миру, чем больше баз обслуживания, тем больше покупателей, тем больше желающих заниматься операционным лизингом. Должно быть четкое представление, что самолет будет востребован через пять-семь лет на рынке. Должен быть прогноз спроса и предложения, техническое понимание ресурса, остаточной стоимости самолета. Есть еще риск поддержания серийного производства. Если его остановят через пять лет, тогда существенно вырастут цены на запчасти, а остаточная стоимость самолета упадет. Так произошло, например, с Boeing 757 — как только производство было остановлено, остаточная стоимость этого самолета резко упала.

ВГ: Рассматривает ли ИФК вариант работы с зарубежными самолетами?

А. Р.: Периодически такие идеи приходят, но у всех есть своя ниша. Мы хорошо знаем российскую технику, ее производство, проводим послепродажное обслуживание. Мы не в той

а в 2006-м — 3,98 млрд. Чистая прибыль ИФК в 2004 году составила 64,3 млн руб., в 2005-м упала до 41,3 млн, а в 2006-м выросла до 260,3 млн. Портфель твердых контрактов и опционов на поставку самолетов ИФК на 2008–2015 годы оценивается более чем в \$4 млрд. Он включает 21 самолет Ил-96–300, Ил-96–400Т и Ил-96–400М для авиакомпании «Аэрофлот-Карго», «Атлант-Союз», ГТК «Россия»,

Cubana de Aviacion (Куба), Syrian Arab Airlines (Сирия), Air Zimbabwe (Зимбабве), а также неназванной бразильской компании. Кроме того, 40 самолетов Ту-204–100, Ту-204–300 и Ту-204–300С законтрактованы компаниями «Авиалинии-400», «Владивосток Авиа», «Москва-Вия» (авиакомпания ЛИИ имени Громова), AirBridge Cargo (дочерняя компания «Волга-Днепр»), Cubana de Aviacion, Syrian Arab Airlines, Iran Air

весовой категории, чтобы конкурировать с ILFC или с GECAS. Среди авиационных лизинговых компаний ИФК занимает в мире лишь 48-е место. Мы рассматриваем приобретение зарубежных самолетов только как путь к продвижению российских машин. ИФК готова предоставить компании западный самолет, если она согласна подождать, например, три года, пока для нее изготовят российскую машину. Или вариант trade-in: когда мы поставляем авиакомпании новый российский самолет, а взамен выкупаем эксплуатируемый ею не новый западный, который пристраиваем кому-то еще. Подобные предложения мы делаем, например, при обсуждении поставок самолетов Ан-148 и Ту-204.

«У НАС БЫЛО МНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОТ ЗАРУБЕЖНЫХ БАНКОВ»

ВГ: Кто основные кредиторы ИФК?

А. Р.: Наш основной кредитор — Сбербанк. На него приходится 60% всего нашего портфеля. Затем идут Внешэкономбанк, Национальный резервный банк, Промсвязьбанк.

ВГ: Каковы сегодня ставки по лизинговым кредитам в России?

А. Р.: Мы привлекаем кредиты у нас в стране в среднем под 10% годовых. Это в два раза дороже, чем на зарубежных рынках. У них 3–5%. Это объективная ситуация, связанная со структурой нашего финансового рынка и с кредитными рейтингами нашей банковской системы и с отсутствием достаточно долгосрочной пассивной базы. Я думаю, что мы вряд ли это быстро преодолеем. Чтобы перейти на зарубежные показатели, мы должны кредитоваться в зарубежных банках.

ВГ: Вы планируете работать с зарубежными банками?

А. Р.: Не так давно мы получили первый кредит от Московского международного банка. Этот банк работает в России, но большая его часть принадлежит иностранцам. Этой весной у нас было много предложений по кредитованию наших лизинговых контрактов от зарубежных банков, в первую очередь немецких и английских. Но в июне–августе, когда на Западе был кризис ликвидности, они резко затормозили свою активность. Мы рассчитываем вернуться к этому вопросу следующей весной.

ВГ: Сколько различаются условия кредитования лизинговых сделок российских и зарубежных банков?

А. Р.: Стоимость финансирования у них ниже, чем у российских банков. Поэтому они для нас весьма привлекательны. Но в их цены заложены другие, чисто российские риски. Например, отсутствие закона о регистрации прав собственности на воздушные суда или неприсоединение России к Кейптаунской конвенции.

ВГ: Каковы сегодня лизинговые платежи?

А. Р.: За счет субсидий, которые нам предоставляет правительство, до начала 2008 года платежи были на уровне 6–7% годовых. До сих пор субсидирование лизинговых процентных ставок велось на уровне 20–30%. Но с начала 2008 года оно вырастет почти до 50%. При этом процентные ставки дойдут до уровня 3–5% годовых. Это позволит нам приблизить стоимость финансового продукта к тому, что есть на мировом рынке.

Интервью взял **КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ**

Tours (Иран), Blue Wing (ФРГ) и для Бразилии. Еще заказаны 42 самолета Ан-148–100В и Ан-148–100Е для ГТК «Россия», авиакомпании «Полет», «Сибавиатранс», «Москва-Вия», Cubana de Aviacion и для Бразилии.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

САМОЛЕТЫ В ПРОКАТ

С 1 ЯНВАРЯ 2008 ГОДА СХЕМА АВИАЦИОННОГО ЛИЗИНГА В РОССИИ ДОЛЖНА ИЗМЕНИТЬСЯ. ПРОЦЕНТНАЯ СТАВКА ПО КРЕДИТАМ СНИЗИТСЯ С 10% ДО МИРОВОГО УРОВНЯ 3–5%. РАЗНИЦУ ГОСУДАРСТВО БУДЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ЛИЗИНГОВЫМ КОМПАНИЯМ, НА ЧТО В БЮДЖЕТЕ УЖЕ ЗАЛОЖЕНО 15 МЛРД РУБЛЕЙ.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

ГОСПОДДЕРЖКА Авиализинг в России отметил в этом году 10-летний юбилей. В 1997 году было образовано ОАО «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК), одна из двух крупнейших на сегодняшний день фирм в этой области. Всего за одно десятилетие схемы поставки самолетов заказчикам успели уже несколько раз поменяться.

В советские времена лизинг был не нужен: в стране все было государственное, все развивалось согласно планам Госплана. Была единственная государственная авиакомпания, которая получала самолеты от государства. В 1990-х годах это благополучное существование прекратилось. Советский «Аэрофлот» разделился на множество мелких и крупных авиакомпаний, которым пришлось приобретать для себя самолеты: старый авиапарк постепенно изнашивался. Но российские заводы были неспособны продавать свои машины в рассрочку, а российские банки давали только короткие кредиты под огромные проценты. Тогда-то и потребовались лизинговые компании, способные продавать отечественную авиатехнику.

В 1997 году была образована ФЛК, двумя годами позже появилось ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК). Этой сферой бизнеса пытались заняться и еще с десяток компаний. Но после финансово-экономического кризиса 1998 года без помощи и гарантий государства этот вид деятельности вести стало невозможно: рубль рухнул, темпы инфляции было сложно даже спрогнозировать, разорились ряд крупных банков. В 2000–2001 годах была разработана госпрограмма по поддержке лизинга российской авиатехники, предусматривающая прямые инвестиции федерального бюджета в капитал авиализинговых проектов. Кроме того, был разработан механизм возмещения авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских компаний по договорам лизинга (правительство РФ одобрило его 26 июня 2002 года). Бюджетные субсидии покрывали в среднем до 18% лизингового платежа. В абсолютных исчислениях сумма поддержки определялась в объеме не менее 500 млн руб. в год.

В 2001 году Минэкономразвития провело конкурс среди лизинговых компаний. В конкурсе приняли участие ФЛК, ИФК, авиализинговая компания «Туполев», «Авиакор-лизинг», «Центролизинг» и ЗАО «Центральная авиализинговая компания». Победителями стали ФЛК и ИФК. Объем господдержки победителям конкурса на 2002–2003 годы был определен в размере 3 млрд руб., на 2002 год — 1 млрд руб. Для использования этих денег предполагалось три способа: субсидирование процентных ставок, предоставление гарантии по кредитам и участие в капитале лизинговой компании. Причем обязательным условием для участников конкурса было согласие на проведение допэмиссии с передачей государству контрольного пакета акций. В итоге в 2002 году государство выделило на приобретение акций ИФК \$80 млн, акций ФЛК — \$52,5 млн. В 2005–2006 годах эта практика продолжалась — ежегодно на увеличение капиталов авиализинговых компаний направлялось 6 млрд руб. Одновременно ИФК привлекала внебюджетные инвестиции со стороны Внешэкономбанка и Национальной резервной корпорации, общая сумма которых превысила 8 млрд руб. В результате доля государства в ИФК достигла 48%, а в ФЛК — 85%. В ноябре 2006 года части этих госдолей лизинговых



PHOTOPRESS

ЛИЗИНГОВЫЕ ПОСТАВКИ ГРУЗОВЫХ ТУ-204 ЗАИНТЕРЕСОВАЛИ НЕ ТОЛЬКО РОССИЙСКИХ, НО И ЗАРУБЕЖНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

компаний были внесены в уставный капитал ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК): 38% акций ИФК и 58% ФЛК. Тем самым обе компании вошли в состав ОАК. На втором этапе формирования ОАК, который должен завершиться до конца 2007 года, государством будет доведено более 9% ИФК и около 20% ФЛК.

Надо отметить, что вхождение лизинговых компаний в ОАК ухудшит финансовую отчетность корпорации. Ведь теперь самолет, изготовленный на входящем в состав ОАК заводе, при передаче его лизинговой компании, также находящейся в составе ОАК, формально остается на консолидированном балансе корпорации, а вместе с ним остаются и кредиты, привлекаемые лизинговыми компаниями. Тем самым ОАК, производя самолеты при использовании своих собственных лизинговых компаний, не реализует их, а оставляет себе. Этот парадокс может разрешиться через три-четыре года. Тогда, по неофициальным данным, ОАК сможет продать пакеты ИФК и ФЛК. Покупателем, видимо, выступит один из подконтрольных государству российских банков.

С формированием ОАК изменилась и схема господдержки. «Формы и способы господдержки будут реализованы в виде субсидирования процентных ставок по долгосрочным кредитам», — заявил в августе президент ОАК Алексей Федоров. — Это будут государственные субсидии по лизинговым платежам — до 15 млрд руб. в течение 2008–2010 годов». Кроме того, как объявил Алексей Федоров, «если раньше субсидии давались авиакомпаниям, то сейчас мы приняли решение, что субсидии будут получать сами авиастроители». Реформа системы субсидирования освободит авиакомпании от необходимости общаться с государственными органами по поводу выбивания субсидий и возложит эту обязанность на лизинговые компании. В результате изменения механизма размер лизинговых платежей от авиакомпаний можно будет снизить до мирового уровня — 0,8–0,9% первоначальной стоимости самолета в месяц (без учета субсидий месячный лизинговый платеж за новые российские самолеты превышает 1,2% от перво-

начальной стоимости). «Изменение порядка предоставления субсидий по лизинговым платежам будет стимулировать наши авиакомпании покупать отечественные самолеты, а не зарубежные, в том числе и поддержанные», — отметил президент ОАК господин Федоров.

Работа лизинговых компаний с кредитующими их банками останется прежней. Банки будут предоставлять кредиты на приобретение лизинговыми компаниями самолетов в размере до 75% стоимости лайнера. Первый платеж авиакомпании при получении самолета составит около 10% от его стоимости. Остальную часть суммы будет предоставлять лизинговая компания, в том числе из средств бюджетных инвестиций. Практику бюджетных инвестиций на развитие авиализинга решено продолжить, на эти цели предусмотрено выделять по 6 млрд руб. ежегодно в течение 2007–2010 годов. Правда, в отличие от прямых инвестиций прошлых лет теперь бюджетные деньги будет получать ОАК, а лизинговые компании станут их получать уже либо в виде займов, либо в капитал.

МОДЕЛЬНЫЙ РАЗДЕЛ Еще в конце 1990-х годов при создании в России первых лизинговых компаний между ними произошел раздел продуктового ряда российских самолетов. Так, ИФК первоначально занималась лизингом широкофюзеляжных дальнемагистральных Ил-96 производства воронежского ВАСО. Сейчас у ИФК заказана 21 такая машина в трех различных модификациях (пассажирские Ил-96–300 и Ил-96–400М, грузовой Ил-96–400Т). С 2003 года компания также начала продажи в лизинг узкофюзеляжных среднемагистральных Ту-204 производства ульяновского «Авиастар-СП». Портфель заказов этого самолета в пассажирских вариантах Ту-204–100 и Ту-204–300, а также грузовом Ту-204С составляет 40 машин. С 2007 года ИФК предлагает и региональный самолет Ан-148–100, сборку которого будет вести также ВАСО. Компания уже заключила на них 42 твердых контракта. Кроме того, недавно ИФК также стала продвигать на рынок небольшие региональные Ан-140–10 и Ан-38–120 для местных линий, но пока заключен лишь один контракт на четыре Ан-38 сборки новосибирского НАПО.

ним и зависимым акционерным обществом ОАО ОАК на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на техническое перевооружение на срок до пяти лет. В 2008 году бюджет предусматривает на эти нужды 387 млн руб., в 2009-м — 679 млн и в 2010-м — 879 млн. Наконец, предусмотрены и субсидии российским лизинговым ком-

паниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008–2010 годах на закупку воздушных судов отечественного производства с последующей передачей их российским авиакомпаниям по договорам лизинга, в 2008 году на сумму 1600 млн руб., в 2009 году — 5100 млн и в 2010 году — 8400 млн.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

ФЛК, в свою очередь, с 1997 года продвигала на рынок собираемый на казанском КАПО узкофюзеляжный среднемагистральный самолет Ту-204–200, переименованный затем в Ту-214. Именно на Ту-214 была заключена первая в России лизинговая самолетная сделка — 26 июня 2000 года ФЛК подписала контракт о продаже на условиях финансового лизинга трех Ту-214 авиакомпании «Дальавиа». Сейчас ФЛК имеет заказы на десять таких машин. Кроме того, ФЛК заключила контракт на поставку трех Ан-140 производства самарского «Авиакора». В 2005 году ФЛК заключила с ОАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) первый контракт на покупку нового российского регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 (SSJ100), заказав производство десяти таких лайнеров Комсомольскому-на-Амуре авиаобъединению (КнААПО). Кроме того, ФЛК договорилась о продвижении на рынок самолетов Су-80 для местных авиалиний.

Войдя в ОАК, ИФК и ФЛК были вынуждены вновь перераспределить свой бизнес уже внутри объединенной корпорации. «ИФК специализируется на лизинге самолетов, а ФЛК занимается лизингом авиационного оборудования», — заявил в мае 2007 года глава ОАК господин Федоров. Однако ФЛК выполнит и все ранее подписанные контракты на поставки самолетов.

В 2007 году на рынке лизинга российских самолетов появилась еще одна компания. В сентябре компания «ВТБ-Лизинг», до сих пор известная предоставлением в лизинг оборудования для производства самолетов SSJ100 в КнААПО, заключила контракт на продажу двух самолетов SSJ100 армянской авиакомпании «Армavia». Не исключено, что из-за перераспределения функций лизинговых компаний в ОАК и отхода ФЛК от работы с самолетами ГСС решило найти себе нового лизингового оператора. Кстати, гендиректор ГСС Виктор Субботин не исключил и создания в будущем собственной лизинговой компании, которая занималась бы продажей SSJ100 и других перспективных моделей ГСС.

Надо заметить, что до сих пор большинство российских компаний предоставляют самолеты в финансовый лизинг. Он предусматривает приобретение лизинговой компанией у производителя самолета в собственность. Затем этот самолет передается авиакомпании в лизинг. Причем срок лизинга, как правило, близок к сроку эксплуатации и амортизации лайнера. В России такой срок оценивается примерно в 15 лет. По окончании этого срока права собственности на самолет переходят авиакомпании. Как правило, при заключении контракта на финансовый лизинг авиакомпания сразу должна выплатить 10% стоимости лайнера.

В мире же чаще всего практикуется так называемый операционный лизинг. При нем срок аренды составляет, как правило, семь-десять лет. За этот период амортизация самолета происходит не полностью. После окончания действия контракта с одной авиакомпанией лайнер может быть сдан в аренду другой компании. Однако операционный лизинг можно применять и для уже эксплуатируемых довольно продолжительное время самолетов, собранных большими партиями. Тогда лизинговые компании могут достаточно точно определить остаточную стоимость лайнера в зависимости от его ресурса. Переход российских компаний на операционный лизинг ожидается после 2010 года, когда будет налажена крупносерийная сборка таких самолетов, как Ту-204, Ан-148 и SSJ100. ■

С 1 ЯНВАРЯ 2008 ГОДА РАЗМЕР ЕЖЕМЕСЯЧНЫХ ЛИЗИНГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ОТ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИИ СНИЗИТСЯ С 1,2% ДО МИРОВОГО УРОВНЯ — 0,8–0,9% ОТ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ СТОИМОСТИ САМОЛЕТА

ИДЕОЛОГ «ЛЮДОВОЗОВ» В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ АВИАКОМПАНИЯ SINGAPORE AIRLINES ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ A380 И ВВЕЛА ЕГО В КОММЕРЧЕСКУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ. ПРИ ЭТОМ МАЛО КТО ВСПОМНИЛ СОЗДАТЕЛЯ A380 — ТИХО УШЕДШЕГО С ФИРМЫ ПРОШЛЫМ ЛЕТОМ АЛАНА ГАРСИА.

ВЛАДИМИР КАРНОЗОВ

Дотошно обсуждая перестановки в высшем эшелоне корпоративного управления аэрокосмических гигантов, средства массовой информации сосредоточились на профессиональных управленцах и финансистах, проигнорировав конструкторов-разработчиков. Они практически никак не отреагировали на смену генерального конструктора европейских Airbus. Правда, соответствующая позиция на Airbus звучит скромнее: исполнительный вице-президент по проектированию. В апреле Airbus объявил о назначении на этот пост Патрика Гавина. Занимавший ранее эту должность Алан Гарсиа еще несколько месяцев работал советником главы Airbus, пока окончательно не завершил карьеру на фирме. Анализ такой кадровой перестановки проливает свет на некоторые причины взлетов и падений Airbus.

Алан Гарсиа стал старшим вице-президентом Airbus по проектированию в 1997 году. Под его началом конструкторы инженерного центра Airbus в Тулузе создали тяжелые межконтинентальные авиалайнеры A340–500 и A340–600 (глубокая модернизация базового семейства A330/340), сдали заказчику региональный A318, выполнили проектирование военно-транспортного A400M. И, конечно, главным творением Алана Гарсиа стал сверхбольшой A380. Будучи руководителем конструкторского подразделения Airbus, господин Гарсиа непосредственно участвовал в принятии судьбоносных решений. Например, при остановке многообещающих проектов регионального самолета нового поколения ATR–92 и внутриевропейского «людовоза» A330–100/500. Их прикрыли, чтобы не распылять ресурсы.

Удивительно, что в годы Алана Гарсиа конструкторский центр в Тулузе мало занимался улучшением конструкции, ставшей бестселлером, — среднемагистрального лайнера A320. Возможно, у генерального конструктора не лежала душа к этой машине? Европейцы не ответили на брошенный им американцами вызов в лице «нового поколения Boeing 737» (737 Next Generation). Вместо этого в Airbus потратили время и деньги на A318, который надежд не оправдал. Задержка поставок серийных A318, вызванная неудовлетворительными показателями мотора PW 6000 и его вынужденной заменой на слишком большой для такого самолета CFM56–5, стала первым звоночком, предупреждавшим руководство Airbus о возможности более серьезного кризиса.

В СЕМЬЕ НЕ БЕЗ УРОДА Еще одна неприятная история случилась с самими крупными представителями дальнемагистрального семейства самолетов A330/340. После выхода на линии базовой модели A340–200 выяснилось, что эта элегантная и очень «летучая» машина не попала в точку наибольшего спроса авиакомпаний в координатах «коммерческая нагрузка—дальность». От четырехмоторного самолета с революционной по тем временам «стеклянной» кабиной и электродистанционной системой управления, поступившего в эксплуатацию в 1993 году, авиакомпании ожидали полетов быстрее, выше и дальше. А вот двухдвигательный A330, вышедший на рынок несколько месяцев спустя, авиаперевозчики приняли на ура.

Озабоченные вопросами безопасности, осторожные европейские конструкторы оптимизировали двухмоторные A330 под внутриконтинентальные маршруты дальностью до 10 тыс. км, а для межконтинентальных линий готовили четырехмоторные A340. Однако низкий спрос на A340–200 за-

ИСТОРИЯ A340–500/600 УЧИТ ТОМУ, ЧТО НЕ НАДО В УГОДУ СОМНИТЕЛЬНЫМ МАРКЕТИНГОВЫМ СООБРАЖЕНИЯМ ДАЛЕКИХ ОТ АВИАЦИИ УПРАВЛЕНЦЕВ ПОРТИТЬ ХОРОШУЮ БАЗОВУЮ МОДЕЛЬ



ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ЗАКАЗЧИКИ AIRBUS A380 ПРИСТАЛЬНО СЛЕДЯТ ЗА ТЕМ, КАК ЛЕТАЕТ НОВЫЙ САМОЛЕТ У ПЕРВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ

ставил Airbus убрать его из прайс-листа, оставив там только предложение по модернизированному A340–300E.

Спасти четырехмоторное направление от полного провала решили, радикально увеличив размерность самолета. Послушались маркетологов, которым хотелось за сравнительно небольшие деньги получить увеличенный вариант A340 в размерности новейшего Boeing 777.

Идя навстречу пожеланиям сверху, конструкторы удлинили фюзеляж A340–300 на 11 м, создав самый длинный пассажирский самолет мира — 75-метровый A340–600. Вместимость в салоне трех классов увеличилась с 295 до 380 пассажиров. Максимальный взлетный вес вырос на 100 тонн — до 365, а вес конструкции — с 130 до 180 тонн.

Сохранив кессон, переднюю и заднюю кромку, площадь крыла увеличили с 361,6 до 439,4 кв. м, для чего между передней кромкой и кессоном внедрили специально спрофилированную проставку. Размах крыла нарастили путем навешивания удлинительных законцовок по 1,6 м. Столь грубого обращения с самой деликатной частью авиалайнера история авиации еще не знала.

A340–500/600 стал первым в практике европейских авиационных гражданским самолетом, проектирование которого велось в системах трехмерной графики, хотя и не на 100%, как Boeing 777. Инженеры-конструкторы работали посменно на тысяче специально приобретенных рабочих станций. Предыдущие модели A320 и базовые A330/340 создавались с использованием двумерных систем.

После поступления A340–500/600 в эксплуатацию от авиакомпаний стали поступать сигналы недовольства. Газета The Times сообщала, что из-за большего, чем предполагалось, веса конструкции отсеков первого и бизнес-классов авиакомпаниям было рекомендовано сократить вес максимального груза на 5 тонн.

Авиакомпания вынесли вердикт: новая машина — работоспособная, но не выдающаяся. На дальних трассах ей

ТЕХНОЛОГИИ AIRBUS

Выступая на одном из ежегодных технических брифингов в Тулузе, Алан Гарсиа сказал, что внедрение практики Airbus Concurrent Engineering, основанной на системах автоматизированного проектирования, технологической подготовки производства и инженерного анализа CAD/CAM/CAE, позволяет сократить стоимость проектирования магистрального самолета на 30%, время проектирования

— до 36 месяцев. Создать вторую модель в семействе самолетов можно уже за 12 месяцев, сократив на 30% стоимость технического обслуживания в эксплуатации. Использование трехмерных систем расчета местной аэродинамики помогло снизить до 10% аэродинамическое сопротивление крыла и до 5% — gondol и оперения. Опыт работы над A340–500/600 позволил Airbus решиться на стопроцентную разработку A380

трудно конкурировать с Boeing 777, поскольку на оптимальном крейсерском режиме аэродинамика крыла не позволяет лететь столь же быстро. Особенно много разницы (до получаса) набегало за полет A340–500 на режиме максимальной дальности с полетным временем около 18 часов.

Вердикт авиакомпаний отразился на пакете заказов. На рынке A330–200/300 и A340–200/300 конкурировали с Boeing 767–200ER/300ER/400ER. К настоящему времени на двухмоторные Airbus поступило 758 заказов, еще 252 — на четырехдвигательные против 1011 на американские аналоги (включая ранние 767–200/300). Boeing практически завершил производственную программу — после выпуска оставшихся 65 самолетов он полностью переключается на 787 Dreamliner. Европейцы же поставили только 738 самолетов. Стартовые инвестиции \$4,5 млрд в проекты A340–200/300 и A330–200/300 оказались не менее выгодными, чем удачное вложение \$2 млрд в программу создания A320.

Иначе складывается ситуация с машинами повышенной вместимости. Европейцы рассчитывали путем не слишком дорогой и сложной доработки базового A340–300 в варианты A340–500/600 получить самолеты, способные конкурировать с Boeing 777. Но американский самолет представляет собой специально спроектированный для конкретного сегмента рынка продукт. Став первопроходцами в деле использования трехмерной системы компьютерного проектирования, американцы создали свою машину всего за пять лет — проект запустили в 1990 году, а уже в 1995-м передали первый самолет в эксплуатацию.

На сегодняшний день «три семерки» получили 1006 заказов, из которых 662 выполнены. Европейцы же, начав работу в 1997 году и поставив первую машину в 2002-м, набрали лишь 138 заказов, выполнив 104. Начальные инвестиции в проект на \$2,5 млрд таким тиражом не окупись. Одной из причин стало более чем двукратное повышение цены на сырую нефть с момента выхода самолета на рынок. По технике четырехмоторный самолет получается на 15–20% менее экономичным, чем двухдвигательный аналогичной размерности, что является платой за повышенную безопасность.

«на экране». Пока Гарсиа возглавлял инженерный центр, Airbus последовательно наращивал долю композиционных материалов в весе конструкции очередных Airbus: 5% на A300, 7% на A310, 10% на A320 и A340–300. Доля композитов в A340–600 увеличилась с 12% в начале производства до 16% у машин последних серий. Наконец, на «двухпалубном» A380 их доля выросла до 22%, а при учете вклада слоеных конструк-

ций типа GLARE — до 25%. На брифинге в 2002 году Алан Гарсиа высказал предположение, что доля композитов может достичь 50–65% в массе конструкции магистрального лайнера лишь к 2020 году. Когда произносились эти слова, Boeing всю вел подготовку к запуску 787 Dreamliner с преобладанием композитов в весе планера, предполагая начать его поставки не позднее 2008 года.

ВЛАДИМИР КАРНОЗОВ

«ДВУХЭТАЖНЫЙ» ГИГАНТ Следующая работа Алана Гарсиа также начиналась до скачка цен на энергоносители — с сохранением четырехмоторной схемы. В 2002 году потребные инвестиции на проект сверхбольшого A380 вместимостью 555 кресел оценивали в \$10,7 млрд (при тогдашнем курсе \$1 равен €1). Из них \$5,1 млрд составляли собственные средства компании, \$2,5 млрд — правительственные кредиты и \$3,1 млрд — средства партнеров по разделению рисков.

На A380 внедрили интегральную модульную авионику, созданную на основе последних разработок фирмы Thales, которая позволяла унифицировать блоки, упростить загрузку нового программного обеспечения и реконфигурацию системы. Неизвестно, как эти новшества помогли Airbus, а Thales они принесли новые контракты на разработку бортового комплекса для Sukhoi SuperJet-100 и модернизированного ATR-42/72. На A380 установили передовую гидравлическую систему с двумя контурами и повышенным до 5000 psi давлением, значительно облегчили работу летчиков и механиков с документацией, создав единый бортовой сервер для бюллетеней, карточек и инструкций.

В конструкции планера 25% веса занимают детали из прогрессивных конструкционных материалов. При изготовлении деталей применили лазерную сварку сначала для титановых деталей, а по мере разворачивания производства — из сварных алюминиевых сплавов, в том числе литиевых. Для повышенной технологичности крыло выполнили с простыми однощелевыми закрывками. Над созданием A380 временами трудилось до 9 тыс. инженеров Airbus, а с учетом смежных предприятий — до 14 тыс.

По всей видимости, европейцы пока еще не научились работать с цифровыми системами проектирования столь же хорошо, как их американские коллеги (пример Boeing 777) и АНТК им. О. К. Антонова (Ан-148). В частности, создавать надежно работающие трехмерные модели электрической проводки. На современном самолете находится масса всевозможных электрических жгутов. Вредное взаимодействие различных бортовых систем ведет к сбоям и глюкам в работе бортового комплекса. Оно стало причиной почти двухгодичной задержки с поставкой первых серийных авиагигантов. А в целом от плана 1997 года, коим предполагалось начать коммерческие полеты в 2003 году, самолет отстал на все четыре года.

Создав A380, который, несмотря на колоссальные убытки (по итогам прошлого года Airbus сработал в минус на €572 млн), удалось довести до эксплуатации, Алан Гарсиа успел заложить основы следующего магистрального самолета — A350. На его разработку запросили \$15,4 млрд — почти в три с половиной раза больше, чем ушло на создание базовых моделей предшественника той же размерности. Так что цена ошибки старого генерального конструктора стала еще выше. Однако, прощаясь с ним, президент и исполнительный директор Airbus Луи Галуа заявил: «Я считаю нужным поблагодарить Алана Гарсиа за его великий вклад в авиацию на протяжении более 40 лет его карьеры. Он участвовал в проектах Airbus с 1969 года и своими стараниями помог компании добиться успеха. Профессионализм и верность делу Алана Гарсиа способствовали достижению компанией лидирующих позиций в области технологий». ■



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ОАК — ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТЫ

ГОД НАЗАД БЫЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАНО ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ». ОНО СТАЛО КРУПНЕЙШЕЙ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СТРУКТУРОЙ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ОПЫТ ЕГО ФОРМИРОВАНИЯ ТЕПЕРЬ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПРИ СОЗДАНИИ РОССИЙСКИМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ НОВЫХ ХОЛДИНГОВ. ВИКТОР СЕРЕГИН

«Правительством принято решение о дальнейшем создании холдингов, например, в радиоэлектронной промышленности, в области ВПК, в других секторах», — заявил 6 ноября первый вице-премьер Сергей Иванов, посещая очередное оборонное предприятие в Северной Осетии. Процесс интеграции в оборонке действительно идет быстрыми темпами. 6 ноября Росимущество зарегистрировало ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), которое президент РФ своим указом предписал создать в марте 2007 года. В августе был подписан указ о внесении в ОАО «ОПК „Оборонпром“» акций ряда вертолетных предприятий России. Одновременно было объявлено о предстоящей двухэтапной реформе авиационного двигателестроения, конечная цель которой формирование единой корпорации. Позже указ главы государства «Об ОАО „Научно-производственная корпорация „Уралвагонзавод“»» положил начало интеграции в промышленности, специализирующейся на разработке и производстве бронетанковой и артиллерийской техники для сухопутных войск.

Между тем первой из интегрированных структур нового типа — ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) — 20 ноября исполняется год. Президент РФ Владимир Путин, председатель правительства РФ Виктор Зубков и первый вице-премьер Сергей Иванов, курирующий в правительстве оборонный комплекс, скупы на публичные оценки деятельности ОАК. Однако руководство страны в целом, по-видимому, удовлетворено первыми результатами работы корпорации. Во всяком случае, авиационный холдинг стал моделью отраслевого устройства оборонно-промышленного комплекса России — образование новых интегрированных структур правительство РФ продолжает по образу и подобию ОАК.

Корпорации, созданные в оборонке в конце 2006 — 2007 годах, стали развитием более ранних тенденций формирования интегрированных структур по отраслевому принципу. Очевидно, придя к выводу о неэффективности бюрократического отраслевого управления, Кремль сделал ставку на коммерческие структуры, которые будут иметь свободу тактики, реализуя государственные стратегические установки.

У ОАК, ОСК и «Уралвагонзавода» есть характерная черта, отличающая их от ранее созданных отраслевых интегрированных структур. Это высокая степень диверсификации и ориентация на значительное число заказчиков. Образованные в начале 2000-х годов ОАО «Концерн ПВО „Алмаз-Антей“» или ОАО «Тактическое ракетное вооружение» — гораздо более специализированные компании. Их заказчики — это напрямую или через посредников Минобороны РФ или военные ведомства иностранных государств.

Интегрированные структуры нового типа (ОАК, ОСК, «Уралвагонзавод») продают значительную долю финишной продукции коммерческим заказчикам, причем как российским, так и зарубежным. Более того, государство ставит перед ОАК и ОСК задачу резкого наращивания выпуска гражданской продукции для выхода на глобальный рынок. По словам президента ОАК Алексея Федорова, выручка авиастроительной корпорации до 2025 года должна составить \$250 млрд, из которых на гражданскую продукцию придется больше половины, а с учетом транспортных самолетов — две трети.

Из диверсифицированных отраслевых интегрированных структур именно ОАК пришлось преодолевать трудности, связанные с отсутствием законодательной базы и необходимого опыта у всех участников процесса. Отчасти по этой причине задерживались выкуп акций у миноритариев и оценка активов предприятий, намеченных к вхождению в ОАК. Ведь по указу президента РФ ОАК должна была завершить формирование к 1 апреля 2007 года, но этот процесс продолжается и сейчас.

Во всех создаваемых в оборонном комплексе интегрированных структурах государство имеет контрольный пакет акций. В рамках нынешнего курса у частного капитала нет шансов на получение даже блокирующего пакета отраслевых корпораций. Фактически лозунг частно-государственного партнерства заменен на принцип сюзерена-государства и вассала-бизнеса при учете частных интересов тех, кто готов играть по новым правилам. Как показывает практика формирования ОАК, ОАО «Оборонпром» и других структур, новый порядок большинством субъектов принимается. В этом есть своя логика. Глобальная конкуренция — а именно в ней для выживания должны участвовать корпорации — отраслевые монополисты — предполагает соревнование систем, а не отдельных компаний. Это отчетливо видно при анализе действий и политики таких гигантов, как EADS и Boeing. Без полномасштабной и всесторонней господдержки авиа- и судостроение не имеют шансов на успех на рынке.

Ожидается, что государство на первых порах будет важным инвестором ОАК. Однако эти инвестиции будут осуществляться не только напрямую из бюджета, но и через принадлежащие или контролируемые государством банки. Есть надежда, что они окажутся более квалифицированными инвесторами, чем государственные бюрократические структуры.

Первым финансовым успехом ОАК стало получение государственных дотаций — порядка 6 млрд руб. ежегодно, а также поддержка столь мощных игроков на рынке полугосударственных инвестиций, как Внешэкономбанк. В августе 2007 года ВЭБ подписал протокол о намерениях по сотрудничеству с ОАК, упрощающий процедуру вхождения банка в число акционеров холдинга. Стороны договорились о будущих инвестпроектах, относящихся и к продукции ОАК, и к лизинговым программам, и к созданию инфраструктуры корпорации. Позже исполнительный вице-президент ОАК Валерий Безверхний заявил, что ОАК может провести private placement в пользу ВЭБа. И лишь за этим — не ранее 2010 года — последует IPO, в котором, по-видимому, также будут играть важную роль подконтрольные государству инвесторы. Именно им предстоит де-юре уменьшить госпакет ОАК до 51%, но при этом де-факто сохранить госконтроль.

Важным рычагом структурной политики новых корпораций стала их поддержка на очень высоком уровне, поскольку в ходе преобразований им приходится вести дела с региональными властями. Заметим, что неспособность преодолеть сопротивление региональных лоббистов оказалась серьезной проблемой на более ранних этапах формирования интегрированных структур в оборонке. Это успели испытать на себе и «Оборонпром», и «Алмаз-Антей», испытала и ОАК. Впрочем, пока руководство ОАК стремится не обострять конфликты, связанные с неизбежными структурными преобразованиями. Оно также официально декларировало принцип невмешательства в оперативное управление пред-



ПРЕЗИДЕНТ ОАК АЛЕКСЕЙ ФЕДОРОВ (СЛЕВА) И ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАК МИХАИЛ ПОГОСЯН НА АВИАСАЛОНЕ МАКС-2007

приятия и отказ от замыкания на себя текущих финансовых потоков. Возможно, поэтому создание ОАК не привело к ухудшению экономической ситуации в отрасли. За девять месяцев 2007 года авиастроение увеличило промышленное производство на 18,6%. Аналогичный показатель по всему ОПК составил, по данным Минпромэнерго, 14,1%.

При этом основной проблемой авиастроения глава ОАК Алексей Федоров считает не дефицит заказов на новые российские самолеты, а технологическую деградацию производственных мощностей и нарастающий кадровый голод. Руководство ОАК за год существования корпорации провело анализ состояния авиастроительных заводов. В качестве рецепта Алексей Федоров предложил построение новой индустриальной модели отрасли: отказ от сохранения на каждом заводе полного производственного цикла, высокая степень специализации производственных единиц. «У нас слишком много заводов-финалистов», — заявил недавно BG глава ОАК. — Необходимо сокращать их количество, переводя на сборку компонентов».

Первый проект, который в какой-то степени демонстрирует эту новую индустриальную модель ОАК, — восстановление серийного производства транспортных самолетов Ил-76 (Ил-476 в новой версии). Такой шаг стал практически неизбежным после решения о выходе России из украинского проекта Ан-70. Вопреки более ранним планам сборку Ил-476 будет вести не воронежское ВАСО, а ульяновский «Авиастар-СП», который должен стать, по словам Алексея Федорова, центром по созданию специальной транспортной авиации. ВАСО в программе достается роль важнейшего производителя комплектующих и «утешительный приз» в виде 5 млрд руб. на технологическое переоснащение за счет ОАК. Руководству ОАК удалось найти устраивающее всех решение и развести конкурентов по разным нишам. Причем в разрабатываемую ОАК схему кооперации по Ил-476 вошел и преж-

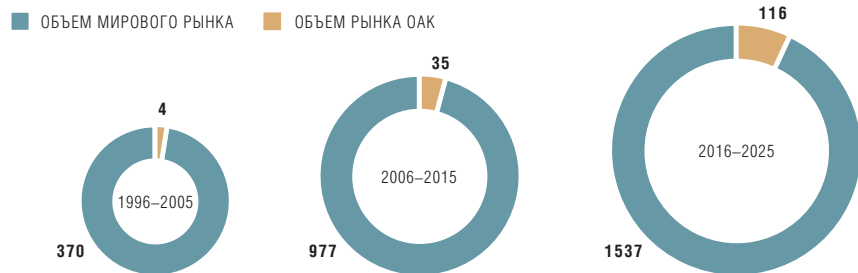
ний финальный сборщик Ил-76 — Ташкентское производственное объединение имени Чкалова (ТАПОиЧ). Следующим шагом стало решение о вхождении узбекского ТАПОиЧ в ОАК. Оно позволило руководству ОАК получить политические дивиденды, поскольку лежало в русле кремлевской политики интеграции постсоветского пространства, а также снизить риски, связанные с колебаниями украинской политики. Место Ан-70 занял Ил-476, вместо регионального Ан-140 ставка теперь делается на российско-узбекский Ил-114. Впрочем, в период потепления отношений Москвы и Киева господин Федоров не исключал и объединения авиапромов двух стран, но позитивного ответа до сих пор не получил.

В зрелом виде новую индустриальную модель отрасли планируется реализовать в рамках программы создания среднемагистральных лайнеров МС-21. Подготовленный корпорацией «Иркут» проект был одобрен комиссией ОАК в августе 2007 года. Особенность МС-21 — беспрецедентно для России широкая кооперация как при разработке самолета, так и при его производстве. В число проектантов входит головной разработчик и интегратор ОАО «Корпорация „Иркут“», ОАО «ОКБ им. А. С. Яковлева», ОАО «Гуповев», ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», ТАНТК им. Г. М. Бериева, ОАО «Гидромаш». Финальная сборка, по-видимому, будет организована на Иркутском авиазаводе. Однако субпдрядчиками станут почти все ведущие авиазаводы России — ВАСО, «Авиастар-СП», НПО «Технология» (см. стр. 27).

Как и в случае с Ил-76, у программы МС-21 есть международный аспект. Команда Алексея Федорова, известная своими близкими отношениями с руководством EADS и Airbus, попыталась организовать строительство нового самолета в кооперации с европейцами, сохраняя и развивая ключевые авиастроительные компетенции в России. Пока трудно сказать, насколько это реально. Однако сотрудничество между западноевропейским и российским авиапромом развивается довольно успешно. Руководство EADS уже заявило, что оно заинтересовано в обмене принадлежащего концерну 10-процентного пакета «Иркута» на акции ОАК в рамках готовящейся оферты (см. стр. 38). И хотя условия сделки еще не согласованы, банковские аналитики считают, что намерения EADS стали позитивным сигналом для остальных инвесторов, решающих, продать акции в рамках оферты или стать миноритарными акционерами ОАК. Первый вице-премьер Сергей Иванов, являющийся председателем совета директоров ОАК, также выразил надежду на то, что EADS и большинство других акционеров выберут второй путь, оказав тем самым доверие менеджменту ОАК.

В целом холдинг под руководством Алексея Федорова постепенно развивается. Менеджменту до сих пор удавалось решать большинство возникающих проблем без серьезных конфликтов и скандалов, которые, как правило, сопровождали формирование крупных интегрированных структур в оборонно-промышленном комплексе и, в частности, в авиапроме. Объединенную авиастроительную корпорацию, похоже, считают эффективной и полезной не только руководители государства, но и директора предприятий, а также региональные лидеры. Это дает господину Федорову и его команде возможность провести в жизнь намеченные преобразования и реализовать амбициозные планы, поставленные перед ними государством, — вывести российский авиапром в тройку мировых лидеров. ■

ПОКА РУКОВОДСТВО ОАК СРЕМИТСЯ НЕ ОБОСТРЯТЬ КОНФЛИКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С НЕИЗБЕЖНЫМИ СТРУКТУРНЫМИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМИ, НЕ ВМЕШИВАЕТСЯ В ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯМИ И НЕ ПЫТАЕТСЯ ЗАМКНУТЬ НА СЕБЯ ТЕКУЩИЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОТОКИ



ОЦЕНКИ ДОЛИ ОАК В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ МИРОВОГО РЫНКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (\$ МЛРД) ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАК.

САМОЛЕТНЫЙ ПРИЛАВОК

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ НАМЕРЕНО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОДДЕРЖИВАТЬ ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ СОЗДАНИЕ НОВЫХ БЛИЖНЕ-СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ. «ДАЛЬНОБОЙНЫЕ» ЛАЙНЕРЫ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ЛИШЬ СОБИРАЕМЫМИ МЕЛКОЙ СЕРИЕЙ ИЛ-96.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

До конца 2007 года ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) должно сформировать концепцию своего дивизиона «Гражданская авиация». По словам президента ОАК Алексея Федорова, правление корпорации рассматривает три направления работы в области гражданской авиации: продолжение выпуска и модернизация существующих проектов, программа создания региональных самолетов, а также новые проекты ближнесреднемагистральных самолетов. «Я думаю, что мы окончательно оконтурим блок „Гражданская авиация“ к 2008 году и, возможно, окончательно сформируем его в 2009 году», — заявил господин Федоров.

Еще в июне совет директоров ОАК рассмотрел и принял за основу концепцию развития корпорации. Одним из основных ее разделов стал продуктовый ряд ОАК, в котором были отражены и уже существующие, и только еще разрабатываемые программы. Проект рыночной стратегии ОАК предусматривает серийный выпуск воздушных судов во всем сегменте узкофюзеляжных самолетов вместимостью от 100 до 210 мест, производство региональных самолетов вместимостью до 100 мест, а также производство нишевых специализированных продуктов, таких, например, как широкофюзеляжный ближнемагистральный самолет. При этом ОАК ставит себе задачу адаптировать модель российского гражданского самолетостроения к мировым стандартам для создания конкурентоспособных продуктов. Тем самым ОАК рассматривает стать третьим в мире производителем гражданской авиационной техники.

С ШИРОКИМ ФЮЗЕЛЯЖЕМ «У нас есть много текущих проектов. Их мы не можем бросать», — заявил ВГ президент ОАК господин Федоров. — Они на сегодня самые животрепещущие. Это в первую очередь Ил-96, Ту-204 и его различные модификации, а также Ан-148».

Согласно планам ОАК, широкофюзеляжный Ил-96 останется на ближайшее время единственным изготавливаемым российским дальнемагистральным самолетом. По плану российского правительства, сборка различных вариантов этого самолета будет вестись ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО) как минимум до 2015 года.

В настоящее время ВАСО продолжает выпускать три модификации самолета — пассажирские Ил-96—300 и Ил-96—400М и грузовой Ил-96—400Т. Все они разработаны ОКБ им. С. В. Ильюшина. Наиболее старая 300-я версия совершила свой первый полет еще в сентябре 1988 года и стала вторым отечественным широкофюзеляжным самолетом после Ил-86. Двумя годами позже в ВАСО началось серийное производство самолета. В декабре 1992 года состоялась сертификация Ил-96—300 в России. Это был первый отечественный широкофюзеляжный дальнемагистральный лайнер. Он был рассчитан на перевозку от 235 до 300 пассажиров. Самолет оснащался четырьмя двигателями ПС-90А производства Пермского моторостроительного завода (ПМЗ). Дальность полета с 40-тонной максимальной коммерческой нагрузкой достигала 9 тыс. км.

Однако в 1990-х годах производство 300-х для отечественных эксплуатантов шло крайне медленно — сейчас у российских авиакомпаний летают лишь 13 Ил-96—300 (шесть у «Аэрофлота», три у «Домодедовских авиалиний», два у Ка-



ПРЕЗИДЕНТСКИЙ БОРТ НОМЕР ОДИН СТАЛ ЛУЧШЕЙ РЕКЛАМОЙ ДЛЯ ИЛ-96

sAir, два у ГТК «Россия» и один у «Атлант-Союза»). Лучшей рекламой машине стало использование ее в качестве борта номер один президентами России. В августе этого года третий президентский Ил-96—300ПУ («пункт управления») был продемонстрирован компанией «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК) на МАКС-2007 (его передача заказчику состоялась в конце октября). Также на МАКСе компания ИФК подписала с ГТК «Россия» протокол о взаимопонимании по приобретению четвертого Ил-96—300ПУ для авиагруппы управления делами президента с поставкой в 2008 году.

Появились у «трехсотки» и зарубежные покупатели. В 2005 году ИФК подписала контракт на поставку кубинской компании Cubana de Aviacion четырех Ил-96—300 в 262-местном варианте с двухклассной компоновкой. Правда, после уточнения своих пассажиропотоков на конкретных направлениях кубинская фирма вместо четвертой «трехсотки» заказала среднемагистральный Ту-204—100Е. А строившийся для Cubana четвертый Ил-96—300 затем был куплен ГТК «Россия» и после переделки стал третьим президентским лайнером.

По прежним планам ильюшинского ОКБ, Ил-96 должен был стать прародителем серии пассажирских и грузовых самолетов. Их создание относится к началу 1990-х годов. В апреле 1993 года в воздух поднялся опытный Ил-96М. На нем вместо ПС-90А стояли четыре мотора PW 2337 компании Pratt & Whitney. Длина фюзеляжа выросла на 8,6 м, что позволяло увеличить пассажироместимость до 309—386 кресел. Кроме того, на лайнере использовалась авионика фирмы Rockwell Collins. На базе Ил-96М был создан грузовой вариант Ил-96Т. В его левом борту перед крылом имелся грузовой люк размером 4,9 х 2,9 м. «Грузовик» впервые поднялся в воздух в мае 1997 года. Его сертифицировали как по российским нормам (март 1998 года),

так и по американским (июль 1999 года). Сборка пассажирской и грузовой версий модернизированного Ил-96 также должна была вестись в ВАСО.

Однако к моменту принятия решения о начале производства в ОКБ имени Ильюшина была создана новая, увеличенная версия лайнера под модернизированные российские двигатели ПС-90А1. Тяга этих моторов по сравнению с ПС-90А выросла на 1,4 тонны и составила 17,4 тонны. Не исключалась и установка на 400-й серии четырех двигателей PW 2337. Кроме того, на самолете было модернизировано оборудование российского производства. Такой вариант называли Ил-96—400.

ОКБ имени Ильюшина разработало как пассажирскую версию Ил-96—400М, так и грузовую Ил-96—400Т. Дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой у этих машин по сравнению с 300-й серией снизилась соответственно до 7 тыс. и 5,5 тыс. км. Однако грузовой 400Т может, например, при загрузке 40 тонн лететь на расстояние 12 тыс. км. Но сама максимальная коммерческая нагрузка выросла до 58 и 92 тонн. Пассажироместимость в 400М достигла 332 мест в двухклассной компоновке и 436 в чартерном варианте.

Летные испытания 400-й серии начались в 2007 году. Первый самолет был сделан в грузовом варианте для авиакомпании «Атлант-Союз», заказавшей в 2005 году два Ил-96—400Т. Обе машины будут ей переданы до конца этого года. В июне того же 2005 года было объявлено о заказе компанией «Волго-Днепр» у ИФК двух Ил-96—400Т, а в августе был подписан меморандум о намерении заказать всего восемь таких машин. Но затем компания переориентировалась на более легкие грузовые самолеты Ту-204С. В июне этого года ИФК подписала сразу два соглашения по Ил-96—400Т. «Атлант-Союз» заказал еще три таких самолета с поставкой в 2009 году. Вторым заказчиком грузового варианта стала компания «Аэрофлот-Карго», законтрактовавшая шесть 400Т.

МЕСТНЫЕ «ГАДКИЕ УТЯТА»

Хотя в проекте продуктового ряда ОАК есть самолеты для местных авиалиний, их продажи пока незначительны. «Мы провели в начале этого года опрос авиакомпаний об их заинтересованности в приобретении отечественных самолетов», — рассказал заместитель гендиректора ИФК Николай Дадонов. — Им была предложена вся линейка самолетов — от дальнемагистральных

до машин местных линий. Однако на самолеты с пассажироместимостью менее 50 мест заказов не поступило». ИФК в настоящее время пытается продвигать на российский рынок 27-местный Ан-38, однако до сих пор заключен лишь один контракт на поставку четырех таких машин. «Главная проблема в том, что это все-таки авиационная техника, стоимость ее эксплуатации достаточно велика», — считает гос-

Ожидалось, что первые пассажирские «четырёхсотки» закажет зимбабвийская авиакомпания Air Zimbabwe. Еще в конце 2006 года ИФК вела переговоры с ней и правительством Зимбабве о поставке двух пассажирских Ил-96—400М и трех грузовых Ил-96—400Т. Однако заказчик ограничился лишь уплатой небольшого аванса, из-за чего реализация контракта была приостановлена. Кроме того, был подписан меморандум с Сирией о поставке в эту страну двух пассажирских Ил-96—400М и одного Ил-96—300 в варианте VIP. Но меморандум еще не переведен в твердый контракт. В СМИ также были сообщения о намерении Китая приобрести пять грузовых Ил-96—400Т.

В настоящее время ИФК предлагает всем потенциальным покупателям вместо 300-й серии 400-ю. Однако с учетом заказа ГТК «Россия» и, возможно, Сирии некоторое время обе версии будут еще собираться на ВАСО параллельно. Производственные мощности воронежского завода позволяют собирать по три самолета типа Ил-96 в год. Такая нагрузка предприятия пока планируется до 2015 года.

Будут ли в дальнейшем заказы на 96-е, покажет время. К тому моменту должны уже не только полным ходом идти продажи широкофюзеляжных дальнемагистральных Boeing 787, но и Airbus 350 XWB. Конкурировать с ними Ил-96 не сможет хотя бы потому, что это проект 1980-х годов, а 787-й и 350-й созданы уже в XXI веке с использованием новых технологий в материаловедении, их двигатели имеют низкое топливопотребление и высокую экологичность. Не сможет 96-й конкурировать с Boeing и Airbus и по цене из-за слишком малого количества собираемых на ВАСО машин. Хотя уровень заработной платы в Воронеже и Ситле или Тулузе несопоставим, с учетом разницы в объемах производства, составляющей многие десятки раз, себестоимость российских лайнеров неизбежно оказывается выше. Лишь при государственных субсидиях продавец Ил-96 компания ИФК может предлагать покупателям этот продукт по конкурентоспособным ценам. Так, по оценкам (правда, пессимистическим) некоммерческого партнерства «Объединенный авиастроительный консорциум», при планах производства на ВАСО три Ил-96 в год в ближайшие четыре года убыточность производства каждого самолета без господдержки составит \$10 млн.

Эта ситуация, а также раздел мирового рынка между Boeing и Airbus являются естественными преградами для разработки в России нового широкофюзеляжного дальнемагистрального лайнера. Его сейчас нет даже в планах ОАК. Однако в будущем ОАК не планирует полностью отказываться от разработки машин этого типа. «Скорее всего, в области широкофюзеляжных самолетов мы уйдем в нишу, не освоенную двумя мировыми гигантами Boeing и Airbus. Это самолеты большой пассажироместимости, но со сравнительно небольшой дистанцией полета», — пояснил ВГ господин Федоров. С прошлого года ОКБ имени Ильюшина и ОКБ имени Туполева работают над проектами широкофюзеляжного ближнемагистрального самолета (ШФБМС). По словам гендиректора — генконструктора Межгосударственной авиастроительной компании (МАК) «Ильюшин» Виктора Ливанова, ильюшинский проект разрабатывается на базе Ил-96—400 в расчете на 350 пассажиров и дальность полета 4—5 тыс. км. «По сути, это будет замена Ил-86, но на качественно более высоком уровне», —

ДО 2015 ГОДА НА ВОРОНЕЖСКОМ АВИАЗАВОДЕ БУДУТ СОБИРАТЬ ПО ТРИ ИЛ-96 В ГОД. ПРИ ТАКОМ ОБЪЕМЕ ПРОИЗВОДСТВА БЕЗ ГОСПОДДЕРЖКИ КАЖДЫЙ САМОЛЕТ ПРИНЕС БЫ \$10 МЛН УБЫТКОВ



пояснил господин Ливанов. На самолете планируется установить два двигателя компании Rolls-Royce. Туpoleвская машина под именем Ту-534 создается на базе Ту-204. По сравнению с прототипом у Ту-534 на 835 мм увеличен диаметр фюзеляжа, на 5,65 м — длина, но сохранены те же крылья и те же два двигателя ПС-90А2, что и у Ту-204. При этом дальность полета снизится с 4,4 тыс. до 3,2 тыс. км. Пассажировместимость вырастет до 223 при двухклассной компоновке и до 300 в charterном варианте.

По мнению руководства ОАК, такого типа самолеты могли бы эффективно использоваться в России на трассах типа Москва—Сочи, а также за рубежом в густонаселенных странах, таких как Китай и Индия, на маршрутах типа Пекин—Шанхай или Дели—Мумбай, то есть между крупнейшими городами. Однако источники в ОАК заявили ВГ, что «проект ШФБМС будет реализован только в случае, если будет найден зарубежный партнер, который разделит риски, в том числе и финансовые». Поиск идет прежде всего в тех странах, где ШФБМС будет наиболее востребован, — в Китае и Индии. В проекте ШФБМС у России может появиться и более близкий партнер — Украина. Во всяком случае, этот проект фигурирует в подписанном в конце августа этого года меморандуме о сотрудничестве между ОАК и концерном «Авиация Украины». Начало производства такого самолета возможно не ранее 2011 года. Пока же МАК «Ильюшин» готовит бизнес-план программы и модель ее кооперации.

ДЛЯ СРЕДНИХ МАГИСТРАЛЕЙ В наиболее востребованном в мире классе гражданских самолетов — узкофюзеляжные среднемагистральные машины — Россия намерена и далее оставаться на рынке. Одной из наиболее популярных моделей этого класса был Ту-154. Этих лайнеров было выпущено немногим менее тысячи. На смену Ту-154 пришли машины семейства Ту-204, а к 2015 году планируется сертифицировать и начать поставки заказчикам самолета МС-21.

Первый полет базовой версии Ту-204 на 210 мест с дальностью полета 4,9 тыс. км был выполнен в январе 1989 года. Годом позже началось серийное производство этой машины на ульяновском ЗАО «Авиастар-СП». Сейчас там собирают пассажирские версии: 210-местный (или 176-местный в двухклассной компоновке) Ту-204—100 с дальностью 4,4 тыс. км и укороченный (164 места в одноклассной компоновке) Ту-204—300 с увеличенной до 5,6 тыс. км дальностью полета. Создана и грузовая версия Ту-204С с боковым люком. Эта машина способна с максимальной коммерческой загрузкой 27 тонн летать на 3,3 тыс. км. Все варианты оснащаются двигателями ПС-90А производства ПМЗ. С 2008 года на 204-е будет устанавливаться новая модификация двигателя ПС-90А2, у которого по сравнению с ПС-90А на 35% снижена стоимость жизненного цикла, в полтора раза повышена надежность, улучшена экономичность, снижены шум и эмиссия вредных веществ. Есть версии пассажирского и грузового самолетов с двигателями RB.211—535Е4В компании Rolls-Royce и с западной авионикой — соответственно Ту-204—120 и Ту-204—120С (такие лайнеры поставлялись в Египет). Были разработаны специальные версии для Кубы (пассажирская Ту-204—100Е и грузовая Ту-204СЕ) и для Китая (грузовая Ту-204—120СЕ). Всего на ВАСО собрано около 40 Ту-204.

ОКБ имени Туполева разработало версию с увеличенной до 6,2 тыс. км дальностью полета и максимальной вместимостью 210 мест (в одноклассной компоновке). По сути, это уже был узкофюзеляжный дальнемагистральный самолет. В 1994 году ее под названием Ту-204—200 (переименован затем в Ту-214) начало производить Казанское авиапроизводственное объединение имени Горбунова (КАПО). Взлетная масса самолета выросла до 110,75 тонны (у базового Ту-204—100 — 103 тонны). Был разработан и грузовой вариант с боковым грузовым люком. Пока на КАПО собрано десять серийных Ту-214, однако с изготовлением самолета

что организациям, осуществляющим воздушные перевозки на самолетах российского производства, имеющих не более 52 мест и взлетную массу не более 21,5 тонны, размер субсидий по лизинговым платежам увеличивается на коэффициент 1,5. В эту категорию попадают как минимум четыре проекта, уже подготовленные к серийному производству. Самый большой из них — 46–52-мест-

ный Ан-140 с дальностью полета 2,4 тыс. км. Он серийно производится как на Украине, так и в самарском ОАО «Авиакор-авиационный завод». Первый самарский Ан-140 был собран в 2005 году и поставлен авиакомпанией «Якутия», которая заказала через ФЛК три таких самолета. По планам ОАК, «Авиакор» соберет до 2015 года 129 Ан-140—100 для внутренних заказчиков и 48 для Ирана под названием IrAn-140.

27-местный Ан-38—100 с дальностью полета 900 км выпускается с 1997 года на новосибирском НАПО. Пока в России эксплуатируются шесть Ан-38—100, а еще два Ан-38—120 (версия для международных заказчиков) — в Малайзии и Вьетнаме. ИФК заключила контракт на поставку четырех Ан-38—121 для ФГУП «Госземкадстрсремка». Планы ОАК предусматривают сборку еще 105 машин для России и 50 — на экспорт.

30-местный грузопассажирский Су-80ГП, сборку которого будет вести КнААПО (Комсомольск-на-Амуре), пока проходит сертификацию. Она должна завершиться в 2008 году, после чего начнутся серийные поставки Су-80ГП. Пока лишь ФГУП «Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие» подписало с КнААПО соглашение о покупке четырех Су-80ГП. Кроме того, на омском заводе «Полет» с 2000 года ведется



К КОНЦУ 2015 ГОДА «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» НАМЕРЕНЫ СОБРАТЬ В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ 429 СУПЕРДЖЕТОВ

возникли проблемы. Из десяти машин, законтрактованных в 2005 году ОАО «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК) для авиакомпании «Трансаэро» со сроком поставки до 2008 года, КАПО поставило пока лишь одну.

По планам ОАК, в период 2008–2012 годов на «Авиастаре» и КАПО планируется построить в разных версиях 84 Ту-204 и Ту-214. На 70 самолетов уже имеются твердые контракты и опционы. Крупнейшим покупателем этих машин стала компания ИФК, портфель договоров и опционов которой на Ту-204 разных версий на 2008–2015 годы сейчас составляет 40 машин. Они будут поставлены авиакомпаниям «Авиалинии-400», «Владивосток Авиа», «Московия» (авиакомпания ЛИИ имени Громова), AirBridge Cargo (дочерняя компания «Волга-Днепр»), кубинской Cubana de Aviacion, сирийской Syrian Arab Airlines, иранской Iran Air Tours, германской Blue Wing.

По объемам продаж Ту-204 существенно проигрывает своим конкурентам Boeing 757—200 и Airbus 321. Однако нельзя не отметить, что с «тушками» за 15 лет их эксплуатации не было ни одного серьезного инцидента, что говорит об их высокой надежности. Тем не менее в ОАК уверены, что необходима дальнейшая модернизация и развитие модельного ряда Ту-204. Уже разработан проект среднемагистрального Ту-204СМ с уменьшенной с 103 до 99,5 тонны взлетной массой за счет усовершенствованной конструкции и сниженной до 3,6 тыс. км дальности полета. На этой версии также будет облегчена конструкция, произойдет переход на двигателя меньшей размерности V2500 или CFM56. Сертификацию Ту-204СМ планируется завершить в 2010 году. Каталожная цена Ту-204СМ, по расчетам разработчиков, должна составить \$39–45 млн, что почти вдвое дешевле аналогичного по параметрам Airbus A320 (он стоит \$70–75 млн).

В 2015 году должно начаться производство нового российского узкофюзеляжного ближнесреднемагистрального самолета МС-21. В июле 2007 года правление ОАК определило главным исполнителем программы МС-21 корпорацию «Иркут». Ей принадлежит ОКБ имени Яковлева, выигравшее еще в 2002 году конкурс на проект МС-21. Сначала планировалось создать линейку из трех машин — 130-, 150- и 170-местные варианты. Однако в середине этого года проект был скорректирован в сторону увеличения пассажировместимости. Сегодня МС-21 планируется как семейство из вариантов на 150, 180 и 210 мест. МС-21 будет позиционироваться как преемник Ту-204 и Ту-204СМ.

В августе президент корпорации «Иркут» Олег Демченко официально объявил, что проект МС-21 прошел так называемый Gate 1: на заседании комиссии ОАК по гражданской

авиации были защищены концепция и бизнес-план проекта МС-21. Как рассказал господин Демченко, Gate 2 (защита аванпроекта) планируется на 2008 год, Gate 3 (защита эскизного проекта) — на 2009-й. В работах по проекту будет участвовать не только ОКБ имени Яковлева, но и ОКБ имени Туполева, ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», таганрогское ТАНТК имени Бериева и ОАО «Гидромаш». В 2009–2010 годах будет разработана рабочая документация МС-21, в 2011–2012-х подготовлено производство на Иркутском авиазаводе. К 2013 году планируется собрать первый летный самолет. В 2015 году должна завершиться сертификация МС-21, начнется его серийная сборка и поставка первым заказчикам. Предполагается, что каталожная цена машины составит около \$38 млн в нынешних ценах.

Как уточнил Олег Демченко, государство намерено выделить на проект МС-21 в 2008–2015 годах 98 млрд руб. (более \$4 млрд по нынешнему курсу). Однако эти деньги предполагается потратить только на работу над проектом. Дополнительное финансирование будет вестись по подготовке производства и созданию двигателя для МС-21. Кстати, по словам президента «Иркута», наиболее проблемными местами МС-21 являются двигатель и технологии производства конструкции самолета из композиционных материалов. «По поводу авионики для МС-21 мы уже ведем переговоры с французским Thales и израильским IAI, — уточнил господин Демченко. — Технологию производства композитов надо просто купить — и поставить необходимое оборудование на завод в Твери. А вот двигатель действительно проблема. Его придется создавать заново либо в кооперации с иностранным производителем, либо полностью покупать за рубежом». До конца 2007 года ОАК объявит тендер на разработку и поставку двигателя для МС-21, победитель должен быть выбран к защите аванпроекта, то есть уже к августу 2008 года.

РЕГИОНАЛЫ Одним из поводов увеличения пассажировместимости МС-21 стал проект создания 110–130-местной модификации регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 (SSJ100), разработанного в ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). Такой рост SSJ100 позволит его создателям выйти в новую нишу, ведь проектов региональных 80–100-местных самолетов в продуктовой линейке ОАК оказалось сразу три. Помимо суховского SSJ100 это Ан-148 и Ту-334. Причем ОАК не намерена пока закрывать ни один из них, проведя позиционирование каждой из региональных моделей по разным нишам.

SSJ100 в основном ориентирован на авиакомпанию, работающую на аэродромах с высококласным покрытием. Сборка самолетов будет вестись на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Гагарина (КнААПО). До 2012 года включительно планируется

сборка 12-местного Ан-3, выпущено около 20 таких самолетов. Разработанный еще в 1980 году, этот самолет должен был прийти на смену широко распространенным в советское время на местных линиях Ан-2 (в СССР, Польше и Китае было собрано около 15,5 тыс. Ан-2).

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

поставить 236 таких самолетов, а в 2013–2015 годах собрать еще 108 машин. 26 сентября на КнААПО прошла выкатка первого летного SSJ100. Пока ГСС предлагает заказчикам 98-местные варианты: SSJ100—95В с базовой дальностью полета 3 тыс. км (каталожная цена \$28,3 млн) и SSJ100—95LR с увеличенной дальностью до 4,4 тыс. км (\$28,9 млн). На сегодня на 73 SSJ100—95 заключены твердые контракты, еще на 41 машину имеются опционы. На выкатке первого SSJ100—95 глава компании «Сухой» Михаил Погосян пообещал, что к 2010 году появятся укороченные 78-местные SSJ100—75В (3 тыс. км) и SSJ100—75LR (4,6 тыс. км).

Правда, тогда эти машины вторгнутся в 70–80-местную нишу, отводимую сейчас ОАК другому регионалу — Ан-148. Прототип 148-го выполнил первый полет в декабре 2004 года, а 26 февраля 2007 года самолет получил сертификат типа. 80-местный вариант Ан-148—100В с двумя двигателями Д-436—148 (производство днепропетровского «Мотор Сич» в кооперации с московским предприятием «Салют») способен летать на 3,5 тыс. км. Украинское КБ имени Антонова разработало модификации самолета с уменьшенной до 2,2 тыс. км (Ан-148—100А) и увеличенной до 5,1 тыс. км (Ан-148—100Е) дальностью полета, а также рамповый грузовой вариант Ан-148Т для перевозки 15–20 тонн груза. Кстати, в ответ на 78-местную версию SSJ100 у «Антонова» есть 100-местная версия Ан-148—200.

Серийное производство 148-го будет вестись как на киевском заводе «Авиант», так и на ВАСО. При каталожной цене этих самолетов \$20–22 млн ИФК уже заключила контракты на поставку 42 самолетов для ГТК «Россия», авиакомпании «Полет», «Красноярские авиалинии». Есть соглашения о намерениях с «Московией» и Cubana de Aviacion. ИФК уже заключила контракт с ВАСО на закупку 34 Ан-148—100 для передачи их российским и зарубежным эксплуатантам в 2008–2010 годах. ВАСО до 2013 года планирует выпустить 96 Ан-148, выйдя к 2012 году на объем выпуска 36 самолетов в год. Украинский «Авиант» планирует выпустить первый серийный Ан-148 в конце этого года для казахского заказчика, а в 2008 году соберет еще пять.

ОАК некоторое время с опаской относилась к Ан-148 исключительно из-за его украинских корней. Однако в августе этого года самолет был включен в продуктовый ряд корпорации. «Эту машину мы продвигаем в первую очередь для авиакомпаний, использующих аэродромную сеть не самого высокого качества, — пояснил Алексей Федоров. — Схема высокоплана с достаточно высокой к земле подвеской двигателей во многом решает эту проблему».

ОАК поддерживает и проект регионального самолета Ту-334. Эта 102-местная машина с дальностью полета 2,04 тыс. км создавалась в ОКБ имени Туполева как замена ближнемагистральному Ту-134. На 334-м стоят практически те же двигатели, что и на Ан-148: два Д-436Т-1 производства «Мотор Сич» и «Салюта». Первый полет опытный Ту-334 совершил в феврале 1999 года. В декабре 2003 года Ту-334—100 получил сертификат типа. Его сборка сначала планировалась на заводе корпорации МиГ в Луховицах, однако в 2005 году проект передали КАПО. Лишь в следующем году там планируют собрать первую серийную машину. Казанский завод уже объявил о намерении собрать до 2013 года 100–150 таких самолетов. Правда, на Ту-334 до сих пор нет ни одного твердого контракта. Видимо, поэтому ОАК пока рассматривает его как самолет только для специфических ниш. В частности, предполагается его производство по госзаказам — только в распоряжении Минобороны РФ имеется около 50 Ту-134, требующих замены. Преимуществом 334-го в этой нише станет его полностью российская комплектация (за исключением украинско-российских двигателей). В настоящее время ОАК ведет переговоры с руководством КАПО и правительством Татарии по отработке бизнес-плана по запуску серийного производства Ту-334. Однако, как отмечают высокопоставленные представители ОАК, «пока, к сожалению, не все ясно в части экономики этого проекта». ■

ТРИ ПРОЕКТА РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ — SSJ100, АН-148 И ТУ-334 — ОАК НАМЕРЕНА РАЗВЕСТИ ПО РАЗНЫМ НИШАМ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ИХ КОНКУРЕНЦИИ НА «ТЕСНОМ» РЕГИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ

«АЭРОФЛОТ» ОБНОВЛЯЕТ ФЛОТ

В ТЕЧЕНИЕ 2007 ГОДА ВЕДУЩИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ СТРАНЫ ЗАКЛЮЧИЛИ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ СДЕЛКИ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ОБНОВЛЕНИЕ СВОЕГО ПАРКА. ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ ЗАКАЗОВ НА ПРОДУКЦИЮ AIRBUS И BOEING, РАЗМЕЩЕННЫХ АВИАКОМПАНИЯМИ «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ», S7 («СИБИРЬ») И «ВОЛГА-ДНЕПР», ОЦЕНИВАЕТСЯ В \$10 МЛРД. В АВИАКОМПАНИЯХ ОБЪЯСНЯЮТ МАССОВУЮ ПОКУПКУ ЗАГРАНИЧНОЙ ТЕХНИКИ РЕАЛИЗАЦИЕЙ ОТЛОЖЕННОГО СПРОСА, А ТАКЖЕ СУЩЕСТВЕННЫМ РОСТОМ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2006–2007 ГОДАХ.

ВЛАДИМИР КАРНОЗОВ

Больше всех по части захватывающих дух масштабных проектов постарался менеджмент ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии». В течение 2007 года гендиректор компании Валерий Окулов подписал соглашения на поставку «Аэрофлоту» 75 машин: 22 А350 и 10 А330–200 компании Airbus, 22 Boeing 787 Dreamliner, 6 грузовых Ил-96–400Т и 15 региональных Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100). С учетом заказанных в 1999 году и еще не поставленных 6 Ил-96–300М и 30 SSJ100 пакет заказов авиакомпании достиг 111 единиц.

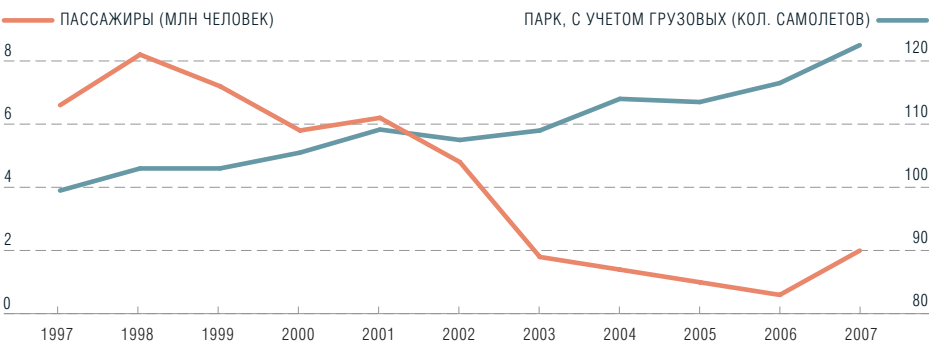
В прошлом «Аэрофлот» за один раз обычно заказывал по два (например, в случае Boeing 767–200ER и Boeing 777–200ER) или четыре-шесть (Airbus А310) иностранных широкофюзеляжных самолетов. Так продолжалось до весны-лета нынешнего года, когда авиакомпания заказала сразу 54 машины этого класса.

Сегодня в парке «Аэрофлота» числится всего 17 широкофюзеляжных пассажирских самолетов. Суммарная провозная емкость 11 767–300ER и 6 Ил-96–300 составляет около 3750 пассажирских кресел. Остаточные ресурсы 767–300ER и Ил-96–300 позволяют им эксплуатироваться не менее десяти лет. Генеральный директор Авиационного комплекса им. С. В. Ильёшина Виктор Ливанов заявил, что по просьбе «Аэрофлота» разработчик самолета занимается вопросами продления ресурса Ил-96–300 раннего выпуска (лидер налетал уже около 40 тыс. часов) до 70–80 тыс. летных часов.

К середине 2010 года «Аэрофлот» получит 10 А330–200 (2560–2930 кресел), что увеличит провозную емкость широкофюзеляжного парка авиакомпании более чем в полтора раза. Затем наступит очередь машин следующего поколения. На 22 А350 будет порядка 6–7 тыс. мест, на 22 Dreamliner — еще 5,5 тыс., итого 11,5–12,5 тыс. Это в три раза больше, чем имеется сегодня на дальнемагистральных «Ил» и Boeing. Цифры взяты с расчетом, что все вновь приобретаемые самолеты будут в базовой конфигурации А350–800 и 787–8 соответственно. А ведь есть еще и А350–1000 и 787–10 на 350 пассажиров, на которые «Аэрофлот» вправе перевести заказ.

Возможно, что в 2015 году «Аэрофлот» будет иметь больше половины кресел на широкофюзеляжных самолетах. Сегодня же основу его парка, насчитывающего немногим более 90 машин, составляют 70 узкофюзеляжных Ту-134, Ту-154М и Airbus семейства А320.

В пятилетней перспективе планируется списать по выработке ресурса 14 Ту-134 (менее 1000 кресел) и 28 Ту-154М (почти 3700). Адекватная замена «тушкам» уже найдена: 45 SSJ100 (3870–4320 кресел) и 51 Airbus (более 7500). Количество посадочных мест на вновь приобретаемых машинах более чем в 2,5 раза превышает число мест в списываемых «тушках». Поставки SSJ100 начнутся в конце следующего года, а половина Airbus уже получена (в октябре этого года «Аэрофлот» имел 8 А319, 13 А320 и 7 А321).



ОБЪЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ» ИСТОЧНИК: «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ».

ОСОБЕННОСТИ БИЗНЕСА Принятая в конце 1990-х годов модель развития бизнеса делала ставку на максимизацию доходов авиакомпании. Из-за этого руководство «Аэрофлота» закрывало убыточные рейсы, несмотря на наличие определенной клиентской базы и достаточного количества самолетов. Под сокращение попали в основном дальние полеты в Африку, Латинскую Америку и Юго-Восточную Азию. Проводилось списание еще способных летать самолетов, которые новому «Аэрофлоту» достались при разделе имущества всесоюзного «Аэрофлота».

В 1998 году парк «Аэрофлота» насчитывал 121 машину с более 17 тыс. кресел. К началу текущего года он сократился до 90 самолетов, вмещающих менее 12 тыс. пассажиров. Вместо 150 городов в 100 странах мира «Аэрофлот» по летнему расписанию 2007 года поддерживал регулярные полеты в 93 пункта 47 государств мира. Для обслуживания рейсов в расписании авиакомпании вполне хватало 87 машин. В конце 1990-х «Аэрофлот» выполнял 68% международных авиаперевозок всех российских авиакомпаний и 11% внутренних. Сегодня его доля в международных перевозках упала ниже 40% при сохранении доли рынка внутри страны. Простой покупкой большого количества современных дальнемагистральных самолетов пассажиров не вернешь, они уже успели привыкнуть к другим авиаперевозчикам.

Менеджмент «Аэрофлота» объясняет необходимость расширения парка тем, что ожидается значительный рост авиаперевозок (в течение ближайших десяти лет — двукратный). Ожидания основаны на оптимистическом прогнозе роста валового национального продукта страны.

Результаты работы российского национального авиаперевозчика в 1998–2006 годах показывают (см. графики), что имела место тенденция к росту авиаперевозок. За десять лет число перевезенных пассажиров увеличилось в 1,87 раза. Однако рост имеет не плавный, как хотелось бы, а рваный характер, где взлеты чередуются с падениями. Трудно говорить о стабильно-поступательном движении.

Основной прирост численности перевезенных пассажиров «Аэрофлоту» дала интенсификация эксплуатации среднемагистральных Ту-154М и А320. С их помощью «Аэрофлоту» удалось «раскатать» воздушные трассы в крупнейшие города Европы, России и СНГ. А в секторе, где работают дальнемагистральные самолеты, рост оказался не столь значительным.

В рамках программы реструктуризации парка, принятой в конце 2002 года, «Аэрофлот» поменял широкофюзеляжные А310 на менее вместительные А320, поскольку последние лучше вписывались в сеть маршрутов авиакомпании. Тогда же «Аэрофлот» отказался от продолжения эксплуатации дальнемагистрального самолета повышенной вместимости 777–200ER (292 кресла). На рейсах в США и Китай он заполнялся хуже, чем менее вместительные 767–300ER (197) и Ил-96–300 (235–263). Вывод из эксплуатации 350-местного Ил-86 (ноябрь 2006 года) практически не повлиял на объемы перевозок «Аэрофлота». Большой «Ил» удавалось заполнить только в пик перевозок, приходящийся на летние месяцы. На большинстве маршрутов его вполне удачно заменили Ту-154М и А320.

Основными направлениями для 767–300ER и Ил-96 остаются североамериканское и дальневосточное (в том числе Китай и Корея). На этом рынке резкого повышения спроса не наблюдается. Попытки «раскатать» направления в Юго-Восточную Азию в 2005 году ощутимых результатов не дали.

Усилия по «прогреву» североамериканского направления предпринимались в конце 1990-х годов, для чего осенью 1998 года «Аэрофлот» взял в операционный лизинг на семь лет два 777–200ER. Руководство авиакомпании объясняло этот шаг необходимостью «прогреть трассы» для 20 Ил-96М/Т (17 пассажирских, 3 грузовых). Напомним, что в то время «Аэрофлот» демонстративно брал 20 Ил-96М/Т по соглашению с правительством РФ в обмен на разрешение ввезти 27 «иномарок». PR-ход был замечательным, но трассы так и не «раскатали». После возвращения 777–200ER лизингодателю на их место вернулись менее вместительные 767–300ER.

«АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ А+ Рейтинговое агентство АК&М в начале ноября подтвердило рейтинг кредитоспособности ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии» на уровне А+, повысив прогноз со «стабильного» на «позитивный». Рейтинг А+ с позитивными перспективами означает, что «Аэрофлот» относится к классу заемщиков с высоким уровнем надежности. Риск несвоевременного выполнения обязательств незначите-

лен. В перспективе можно ожидать повышения уровня кредитоспособности. Согласно отчетности по МСФО, совокупный объем кредитов и займов «Аэрофлота» с учетом финансовой аренды вырос в 2006 году на 58,2% — до \$897,2 млн. Отношение EBITDA к суммарному долгу компании (кредиты и займы с учетом обязательств по финансовой аренде) в течение 2006 года увеличилось с 0,665 до 0,697, что свидетельствует

о снижении долговой нагрузки. Уровень финансовой независимости (отношение заемных средств к собственному капиталу), согласно отчетности по МСФО, также находится на приемлемом уровне — 1,7. Среди факторов, сдерживающих рейтинговую оценку, АК&М отметило значительный износ воздушного парка. В настоящее время средний возраст Ту-134 составляет 25 лет, Ту-154 — 19 лет. Однако в 2006 году бы-

ло приобретено семь новых самолетов. В сочетании с тем, что у «Аэрофлота» одна из лучших в России ремонтно-технических баз, эффективная политика компании во многом нивелирует влияние этого риска. Благодаря обновлению техники и совершенствованию оснащения судов уровень безопасности полетов «Аэрофлота» в 2006 году повысился и в настоящее время составляет 99,965%. **КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ**

По заявлениям руководителей «Дальавиа» и «Владивосток Авиа», выбранные ими варианты исполнения базового Ту-204 с увеличенной дальностью полета отлично вписались в реальную сетку маршрутов. Они особенно эффективны на трассах из Хабаровска и Владивостока в Москву, Китай и другие пункты Юго-Восточной Азии. Переразмеренному 767–300ER (197 пассажиров в салоне двух классов) трудно конкурировать с «Ту» (Ту-214 обычно имеет 160 кресел, Ту-204–300 — 142). Столичная авиакомпания ищет пути повышения эффективности Boeing посредством переведения всех московских рейсов в один дальневосточный хаб. Этим путем хотят добиться высокой круглогодичной загрузимости Boeing. Правда, за счет пассажиров — путешественникам из Владивостока вместо прямого полета в столицу придется провести час в зале транзитных пассажиров хабаровского аэропорта.

К сожалению, даже при самом оптимистичном развитии событий проводимая «Аэрофлотом» стратегия обновления самолетомоторного парка мало способствует решению проблемы поддержки производства магистральных самолетов в России. Между тем такая поддержка очень нужна сейчас, когда по указу президента РФ отечественные самолетостроители объединились с целью восстановления утраченных позиций на глобальном рынке гражданской авиатехники. ■

СОСТАВ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ»											
ГОД	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
ИЛ-96	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
777-200ER	0	0	2	2	2	2	2	2	0	0	
767-300ER	2 (200ER)	2 (200ER)	2	4	4	4	5	6	9	11	
А310	8	10	11	11	11	11	5	1	0	0	
ИЛ-86	18	17	15	15	15	14	14	12	8	5	

ДАННЫЕ КОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ».

РЕМОНТ В «ПАКЕТЕ»

ИЗВЕЧНОЙ ПРОБЛЕМОЙ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ БЫЛО ИХ ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ. В СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ВЫХОДОМ СТАНОВИТСЯ ТАКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ: ВМЕСТЕ С ПОСТАВКОЙ ЛАЙНЕРА ПОСТАВЩИК ОБЕСПЕЧИВАЕТ И ПОДДЕРЖАНИЕ ЕГО ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ. ТАКОЙ ОПЫТ БЫЛ ОПРОБОВАН НА КУБЕ ИФК И ЕЕ КОМПАНИЕЙ-ПАРТНЕРОМ «ИФК ТЕХНИК».

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

Мировой рынок технического обслуживания и ремонта (ТОиР) воздушных судов ежегодно демонстрирует устойчивый рост, что вполне естественно при постоянном росте продаж авиационной техники. По прогнозам экспертов, если в текущем году объем рынка ТОиР в мире составит \$41 млрд, то через пять лет он превысит \$51 млрд, а к 2017 году достигнет \$62,5 млрд (см. справку). Компании, занимающиеся ТОиР российских самолетов, намерены получить свой кусок этого пирога.

Ремонт и поставка запчастей всегда были одной из самых сложных проблем отечественного авиапрома. До последнего времени в России инфраструктура для поддержания летной годности воздушных судов была развита слабо. В 1990-е годы она была фактически разрушена, как и весь российский авиапром. Теперь, с ростом серийного производства новых отечественных самолетов идет, по сути, и создание новой системы поддержания их летной годности.

В России в ноябре 2006 года была создана Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), в которую вошли не только основные разработчики и производители авиационной техники, но и ее поставщики. При распределении сфер ответственности уже внутри ОАК функции лизинговых поставок новых гражданских воздушных судов были практически полностью отданы ОАО «Ильишин Финанс Ко» (ИФК).

Учитывая мировые тенденции в области предложения пакетных услуг не только по поставке, но и по послепродажному обслуживанию, ИФК также организовала структуру, которая берет на себя функции поддержания летной годности воздушных судов. В 2004 году, практически одновременно с первой поставкой ИФК двух самолетов Ил-96-300 и одного Ту-204-100, которые приобрела авиакомпания «Красэйр», было создано и ЗАО «ИФК Техник». Оно взяло на себя послепродажную поддержку красноярских «Илов». Оперативное техобслуживание самолетов в базовом и промежуточных аэропортах проводил техперсонал «Красэйра», а периодическое обслуживание Ил-96-300 с помощью «ИФК Техник» было организовано в ЗАО «АТБ Домодедово». В результате годовой налет этих Ил-96-300 превысил 3 тыс. часов при уровне исправности более 98%. «ИФК Техник» готова была обеспечить и больший налет, однако этого показателя можно было достичь лишь при обеспечении эксплуатирующей авиакомпанией маршрутов необходимой продолжительности. Причем ИФК никому не навязывала при покупке в лизинг самолетов их обязательного техобслуживания. Авиакомпания могли воспользоваться услугами других предприятий и организаций или организовать поддержание летной годности собственными силами. Однако, как показал опыт, авиакомпания нередко предпочитают получить твердые гарантии и передать вопросы организации поддержания летной годности, в том числе обеспечения комплектующими изделиями взамен отказавших или выработавших ресурс, в руки «ИФК Техник». В основном это объясняется огромными трудностями координации работ и поставок, а также взаимодействия различных предприятий и организаций. Причем самостоятельность компании позволяла развести разные типы риска: за финансовые отвечала сама ИФК, а за технические — «ИФК Техник».

МИРОВОЙ РЕМОНТ

Мировой самолетный парк постоянно растет. Если в текущем году он составляет 17 627 лайнеров всех типов, то к 2012 году вырастет на четверть и составит уже 22 017 лайнеров, а через десять лет увеличится более чем на 156% по сравнению с 2007 годом, достигнув 27 457 единиц. Ту же тенденцию будет, естественно, демонстрировать и мировой рынок технического обслуживания и



МИХАИЛ КИРЯНОВ

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ АВИАКОМПАНИИ SUBANA СТАЛО ПРОБНЫМ ШАРОМ ДЛЯ «ИФК ТЕХНИК» В РАБОТЕ С ИНОСТРАНЦАМИ

КУБИНСКИЙ ОПЫТ

Пакетное предложение «лизинг плюс послепродажная поддержка» стало хорошим способом обеспечения конкурентоспособности российских самолетов не только в России, но и за рубежом. Первым зарубежным опытом такого рода стала поставка компанией ИФК трех самолетов Ил-96-300 авиакомпании Cubana de Aviacion S.A. Конечно, здесь были свои сложности, связанные с международной ситуацией вокруг Кубы, а также с погодными условиями аэропорта базирования — Гаваны. Из-за экономических санкций США поставка ряда зарубежных машин и услуги ТОиР были невозможны. С другой стороны, Cubana имела большой опыт эксплуатации советских самолетов, что существенно облегчало задачу продвижения в эту страну новых российских машин. Однако из-за удаленности Кубы от России особенно актуален был вопрос их послепродажного обслуживания. Поэтому ИФК вместе с лизинговой поставкой трех Ил-96-300 кубинскому эксплуатанту предложила и пакет услуг по ТОиР и оперативному обеспечению запчастями через «ИФК Техник». При этом «ИФК Техник» гарантировала обеспечение работоспособности самолетов при налете не менее 250–300 часов в месяц. Цена же этих «пакетных» услуг не превышала затраты при эксплуатации самолетов зарубежной сборки.

Для организации эксплуатации Ил-96-300 на Кубе «ИФК Техник» организовала оборудование и сертификацию в Гаване технической базы, а также стажировку кубинского авиационно-технического персонала для выполнения работ по оперативному и периодическому техническому обслуживанию «Илов» прямо на Кубе. Кроме того, для технической поддержки в аэропорту базирования постоянно работают два специалиста «ИФК Техник» и гарантийная бригада воронежского авиаобъединения ВАСО (завод-изготовитель самолета) и Пермского моторостроительного завода (завод-изготовитель двигателя). Для оперативного обеспечения запасными комплектующими изделиями в гаванском аэропорту был организован склад. При этом по основным, согласованным сторонами позициям поставка комплектующих изделий выполняется в срок от трех часов до суток. Хотя по ряду согласованных позиций сроки поставки отдельных запчастей могут быть иногда увеличены до семи суток. Эти сроки не вызвали возражений у кубинской стороны. В соответ-

ствии с договорными условиями кроме материально-технического обеспечения эксплуатации и поддержания летной годности самолетов «ИФК Техник» взяла на себя ответственность за предоставление заказчику в аренду, организацию выполнения ремонта компонентов и координацию работ по периодическому техническому обслуживанию. Кроме того, «ИФК Техник» обеспечивает инженеринговое обеспечение, а также обязалась оказывать по заявкам помощь заказчику в координации технического обслуживания, организации базы технического обслуживания в аэропорту базирования и переходе авиакомпании на самостоятельное полное техническое обслуживание самолетов.

Однако эксплуатация трех первых Ил-96-300 выявила и ряд проблем, касающихся их послепродажной поддержки, прежде всего организации ремонта и поставки комплектующих изделий. Отдельные комплектующие имели низкую надежность. При этом часто отсутствовала регулярная и полная информация о надежности систем, необходимая для разработки эффективных мероприятий по ее повышению. В начальный период была довольно слабой координация действий всех предприятий по организации ремонта и поставке комплектующих изделий. Постоянно затягиваются сроки ремонта комплектующих на ремонтных заводах. Остро встал вопрос и о создании современной автоматизированной информационно-управляющей системы эксплуатации, включая поставки комплектующих.

Создавать традиционный склад запчастей стоимостью \$2–3 млн тоже оказалась нерационально. Пока склад в Гаване располагает более чем 200 позициями покупных комплектующих изделий. Склад работает круглосуточно и готов выдать имеющийся там блок или агрегат уже через час после обращения авиакомпании. Некоторые комплектующие для Ил-96 поставляются со склада, расположенного в аэропорту Домодедово. Такая система была предусмотрена на срок гарантийной эксплуатации самолетов. Однако после его окончания «ИФК Техник» намерена не только использовать поставки со складов, но и организовать ремонт покупных комплектующих. Кроме того, для парка из двух-трех самолетов использование склада классического образца не окупается. Выходом стало возрождение старого советского опыта по созданию возвратно-обменного фонда, или, как сейчас это называется за рубежом, «пульной» системы. Она предусматривает поставки комплектующих изделий с централизованного склада при минимуме локальных складов. Причем для электронных систем самолетов имеет смысл перейти от поставок готовых изделий к поставкам субмодулей, то есть отдельных плат. Для такой системы потребовалось использовать наземные автоматизированные системы контроля (НАСК), на которых проводилась проверка системы после замены отказавшего субмодуля. Тем самым появляется возможность проводить не только ремонт первого уровня, предполагающий замену электронного блока целиком, но и ремонт второго уровня, когда блок ремонтируется на месте путем замены микросхем или субмодулей. После проверки работоспособности таких блоков на НАСК они сразу допускаются к эксплуатации.

При эксплуатации Ил-96-300 на Кубе компания «ИФК Техник» столкнулась с еще одной проблемой — слож-

ностью оформления поставок за рубеж по существующему российскому законодательству. Действующие таможенные правила оформления перевозок комплектующих изделий громоздки и отнимают много времени, что резко снижает эффективность эксплуатации гражданских российских самолетов в других странах. Для решения этой проблемы требуется принятие решений на правительственном уровне.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАСШИРЕНИЯ

Однако успешный опыт послепродажной поддержки первых трех Ил-96-300 на Кубе дал большой эффект. Cubana получила через ИФК грузовой среднемагистральный Ту-204СЕ. С кубинской компанией Aviaimport S.A. ИФК подписала меморандум о взаимопонимании по поставке для Cubana еще двух Ту-204-100Е и трех региональных самолетов Ан-148-100.

Для улучшения обслуживания расширяющегося кубинского авиапарка «ИФК Техник» намерена пересмотреть договорные отношения с Cubana. Предстоит принять решения по изменению состава склада технической поддержки и реструктуризации склада в Гаване. Основываясь на показателях надежности, «ИФК Техник» подготовила перечень излишков и дополнительно необходимых комплектующих изделий для склада в гаванском аэропорту, а также организовала отправку излишков и поступление новых комплектующих по согласованным перечням. Комплектующие для Ил-96, нужда в которых возникает редко, «ИФК Техник» будет продолжать поставлять с собственных складов в Москве. В настоящее время «ИФК Техник» проводит анализ состояния гаванской базы для периодического техобслуживания Ту-204, организует работы по ее сертификации для этого типа самолетов, а также обучение и стажировку кубинского инженерно-технического персонала для работ с Ту-204.

Продолжается работа по обеспечению комплектующими изделиями самолетов Ту-204-100 авиакомпании «Владивосток-Авиа», с которой «ИФК Техник» заключила соответствующий договор. Плодотворное сотрудничество этих компаний позволило обеспечить эффективную эксплуатацию самолетов при очень высоких уровнях налета, надежности, исправности.

Кроме того, ИФК готовит систему послепродажного обслуживания самолетов Ан-148. Их серийный выпуск начнется в следующем году на ВАСО. Одновременно начнут работу и первые центры ТОиР. Ожидается, что в России один из них будет организован в Санкт-Петербурге, другой — в Ульяновске, где создается и учебный центр подготовки авиационного персонала. При большом количестве заказов Ан-148 Кубой и, возможно, другими странами региона такой же центр ТОиР целесообразно создать и в Гаване.

Полеты кубинских «Илов» сыграли роль рекламы российских самолетов в Латинской Америке. В настоящее время ИФК ведет переговоры о поставке двух Ил-96, двух Ту-204 и двух Ан-148 в Бразилию. Венесуэла также выразила намерение приобрести через ИФК российские пассажирские самолеты. Если эти покупки будут совершены, послепродажное обслуживание бразильских и венесуэльских машин на первых порах можно было бы проводить на Кубе, чтобы избежать дальних перелетов в Россию. ■

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ БУДУЩИХ БРАЗИЛЬСКИХ И ВЕНЕСУЭЛЬСКИХ САМОЛЕТОВ РОССИЙСКОЙ СБОРКИ НА ПЕРВЫХ ПОРАХ, ВОЗМОЖНО, БУДЕТ ПРОВОДИТЬ ЗАО «ИФК ТЕХНИК» НА КУБЕ



ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫЙ ВОПРОС

С РОСТОМ СПРОСА НА АВИАУСЛУГИ И РАЗВИТИЕМ СУПЕРСОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРОИЗВОДСТВЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НЕИЗБЕЖНО ВОЗНИКАЮТ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К АЭРОДРОМНОМУ ОБОРУДОВАНИЮ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫМ ПОЛОСАМ (ВПП). БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ В ВОЗДУХЕ И НА ЗЕМЛЕ НЕ В ПОСЛЕДНЕЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСИТ И ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЭРОПОРТОВ. ВГ ВЫЯСНИЛ, В КАКОМ СОСТОЯНИИ НАХОДЯТСЯ АЭРОДРОМЫ, КАК ГОСУДАРСТВО СОБИРАЕТСЯ ИХ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ И КАК ЧАСТНЫЙ БИЗНЕС МОЖЕТ В ЭТОМ ПОУЧАСТВОВАТЬ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; МАРИЯ МОКЕЙЧЕВА

ПОТРЕБНОСТЬ В ИНВЕСТИЦИЯХ — \$50 МЛРД

По данным Минтранса РФ, со времен Советского Союза количество аэродромов существенно сократилось. Из 1302 аэродромов, имевшихся в 1992 году, осталось всего 351. И только 260 из них обслуживают гражданскую авиацию. Износ аэродромного имущества составляет 70–80%, необходимость в реконструкции аэродромов имеется практически повсеместно. В большинстве аэропортов инвестиции в реконструкцию аэродромного хозяйства делались более 20 лет назад. По словам руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта РФ (Росавиация) Евгения Бачурина, с 1991 года объем недофинансирования реконструкции аэродромов гражданской авиации составил порядка 993 млрд руб.

Только в последние два года в аэропортовую инфраструктуру начали приходить государственные деньги. Правда, это касается пока лишь лидеров рынка. «Сейчас финансируется порядка 50 объектов: Шереметьево, Внуково, Домодедово, Сочи, Геленджик, Новосибирск (Толмачево), Екатеринбург (Кольцово), Хабаровск — практически все ВПП крупнейших аэродромов», — рассказал ВГ Евгений Бачурин. По его данным, в 2007–2008 годах федеральный бюджет выделяет на реконструкцию аэродромного хозяйства порядка 20 млрд руб. в год, хотя этого явно недостаточно. Большие надежды Росавиация возлагает на утверждение правительством новой целевой программы развития аэродромной сети до 2015 года, где предполагается эту сумму удвоить. «Цифры пока проектные, но объем расходов федерального бюджета составит около 250 млрд руб. на шесть лет», — говорит Евгений Бачурин. Однако, по расчетам Минтранса, представленным в проекте концепции развития аэродромной сети до 2020 года, и этих сумм не хватит. Для сохранения приемлемого уровня аэродромов гражданской авиации требуется финансирование на уровне 65 млрд руб. в год, а всего потребные инвестиции в аэропорты гражданской авиации составляют 1,27 трлн руб. (около \$50 млрд).

Как считают в Минтрансе, федеральный бюджет без каких-либо условий должен обеспечить реконструкцию аэродромов федерального значения, которые необходимы для «осуществления государственных функций Российской Федерации». Этот перечень должно утвердить правительство, а пока в Минтрансе составили список из 57 крупнейших аэропортов, которые отвечают необходимым критериям. Всего же в опорную сеть аэропортов гражданской авиации входит 121 аэропорт. Консолидация всего аэродромного имущества, не подлежащего приватизации, будет проводиться на балансе специально созданного в 2001 году ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Эта организация будет обеспечивать учет, сохранность имущества и эффективное его использование, а также поддерживать информационно-аналитическую базу данных о состоянии объектов аэродромной инфраструктуры и потребностях в инвестициях.

БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ РОСАВИАЦИЯ ВОЗЛАГАЕТ НА УТВЕРЖДЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ НОВОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АЭРОДРОМНОЙ СЕТИ ДО 2015 ГОДА. ОБЪЕМ РАСХОДОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ОКОЛО 250 МЛРД РУБ. НА ШЕСТЬ ЛЕТ



ЗАВЕРШИТЬ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВПП В ПУЛКОВО УДАЛОСЬ ЛИШЬ БЛАГОДАря САММИТУ «БОЛЬШОЙ ВОСЬМЕРКИ»

АЛЕКСЕЙ КУТЕНКО

Как отмечают в Росавиации, новое законодательство позволило также эффективно использовать средства, получаемые от аренды имущества аэродромов. «До последнего времени вся арендная плата уходила в бюджет, поэтому использовать эти деньги для развития имущества не представлялось возможным», — рассказывает Евгений Бачурин. — Сейчас вышли поправки к федеральному закону, по которым ФГУП, у которых находится имущество аэродромов на правах хозяйственного ведения, могут оставлять часть арендной платы себе и вкладывать в развитие этого имущества».

РЕГИОНЫ ПОМОГУТ Порядка 22% от всей суммы необходимых инвестиций (около 280 млрд руб.) Минтранс планирует привлечь из региональных бюджетов, благо законодательная база к этому готова. «До последнего времени у субъектов федерации не было оснований для участия в реконструкции аэродромного оборудования, но сейчас вышли поправки к закону, которые позволяют передавать имущество аэродромов регионального и местного значения в собственность региональных властей», — говорит Евгений Бачурин. Согласно концепции Минтранса, в собственность регионов можно передать не только акции операторов аэропортов, но и аэродромное хозяйство, находящееся в ведении федеральных унитарных предприятий. В министерстве уже предварительно подсчитали, что на баланс субъектов федерации может быть передано 64 аэропорта регионального и местного значения, входящих в опорную сеть. Скорее всего, первым окажется аэропорт Пулково в Петербурге. Сделка по передаче акций аэропорта на баланс города была обременена обязательствами городского бюджета по реконструкции взлетно-посадочной полосы №1. Однако с точки зрения бюджетного законода-

тельства город не имеет права выделять средства на те объекты, которые не находятся в его собственности, что делает невозможным выполнение взятых обязательств.

Частные инвестиции в аэродромное хозяйство выглядят значительно скромнее. По прикидкам Минтранса, они могут составить около 2,5% (\$1,25 млрд). Это неудивительно, поскольку возможности участия бизнеса в реконструкции весьма ограничены. Сейчас частным владельцам могут принадлежать только коммерческие объекты аэропортов — аэровокзалы, автостоянки, гостиницы и кафе. Таким образом, инвесторы могут участвовать только в развитии неавиационной деятельности аэропортов, и практически все громкие проекты в аэропортах связаны прежде всего со строительством сопутствующей, а не аэродромной инфраструктуры. Принципиальная же позиция правительства неизменна: аэродромное имущество не подлежит приватизации и должно оставаться в государственной собственности.

Государство готово позволить частному инвестору участвовать в реконструкции аэродромов только на условиях механизма концессии. Как объяснили ВГ в Росавиации, договор концессии предусматривает обязательства по реконструкции передаваемого в пользование имущества, в течение срока договора инвестор имеет возможность зарабатывать на эксплуатации инфраструктуры, не забывая отчислять определенный процент государству. По истечении периода концессии инвестор обязан вернуть аэродром в федеральную собственность. Но как будет работать эта система в реальности, пока неизвестно. «Реконструкция аэродромного хозяйства требует серьезных финансовых затрат, и очевидно, что большинство аэродромов, за исключением 10–15 крупнейших наших аэропортов, не смогут в обозримой перспективе вернуть потраченное частным ин-

вестором», — признается Евгений Бачурин, отмечая, что именно на крупных объектах и предстоит опробовать новый для отечественного бизнеса механизм.

Предложенная Минтрансом концепция построения эффективной аэродромной сети и план финансирования программы должны быть рассмотрены правительством в середине ноября. Но, как говорит Евгений Бачурин, утверждение документа может и задержаться по не зависящим от Минтранса и Росавиации причинам. «Сейчас документ проходит согласования в заинтересованных органах исполнительной власти, и практически все замечания МЭРТа и Минфина уже сняты», — говорит господин Бачурин. — Но часть, которую разрабатывает Минобороны, пока отсутствует. Дело в том, что у нас возникли проблемы с трактовкой формулировок поручений правительства по разработке этой концепции. Если изначально мы разработали концепцию развития аэродромов только гражданской авиации, то теперь поставлена задача создания более широкой концепции, включая аэродромы экспериментальной и военной авиации».

Как отмечают в Росавиации, строительство новых аэродромов в России пока не планируется, целесообразнее использовать существующие мощности, которые были выведены из эксплуатации с советского времени. Исключение составляют аэропорты, которые оказались в черте больших городов. После событий июля 2006 года в аэропорту Иркутска, когда самолет А-310 с 204 пассажирами на борту выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы и врезался в частные гаражи, располагавшиеся в непосредственной близости от аэродрома, президент страны поручил разработать проект строительства нового аэропорта. Как сообщили ВГ в Росавиации, по соглашению с Минтрансом администрация Иркутской области за свой счет проводит обоснование инвестиций строительства нового аэропорта. «Место уже определено, сейчас идет согласование выбранного участка», — говорит Евгений Бачурин. В следующем году уже совместно с федеральным бюджетом будет начата разработка проектной документации нового аэропорта. Строительство аэродромного комплекса планируется осуществлять за счет федерального бюджета, строительство коммерческих объектов (аэровокзала, грузового терминала и остальных объектов) — за счет областного бюджета и внебюджетных источников. «Как раз здесь мы не исключаем вариант использования механизмов концессии для привлечения капитала в строительство инфраструктуры аэродрома. Не могу говорить о конкретных инвесторах, но, по моим сведениям, уже не меньше трех серьезных частных структур запрашивают информацию о возможности участия в реализации этого проекта», — сообщил Евгений Бачурин.

БОЛЬШАЯ СТРОЙКА Тем не менее крупнейшие российские аэропорты страны уже почувствовали, что дело сдвинулось с мертвой точки. В рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» в июне 2005 года была начата масштабная ре-

КАТЕГОРИИ ПОЛОС

По классификации ИКАО существует три международных категории светосигнального оборудования на взлетно-посадочных полосах, что позволяет выполнять те или иные операции при различных погодных условиях. Категория I разрешает заход на посадку и приземление с высотой принятия решения не ниже 60 м (200 футов) над взлетно-посадочной полосой, а также при дальности ви-

димости не менее 800 м или горизонтальной дальности видимости на ВПП не менее 550 м. Категория II позволяет заход на посадку и приземление с высотой принятия решения менее 60 м (200 футов) над взлетно-посадочной полосой, но не ниже 30 м (100 футов) и при дальности видимости (горизонтальной) на ВПП не менее 350 м. Категория III — высшая категория — подразделяется на три подкате-

рии. Категория III А предполагает возможность захода на посадку и приземление с высотой принятия решения менее 30 м (100 футов) над взлетно-посадочной полосой или без высоты принятия решения и при горизонтальной дальности видимости на ВПП не менее 200 м. Категория III В позволяет приземление с высотой принятия решения менее 15 м (50 футов) над взлетно-посадочной полосой или без высоты

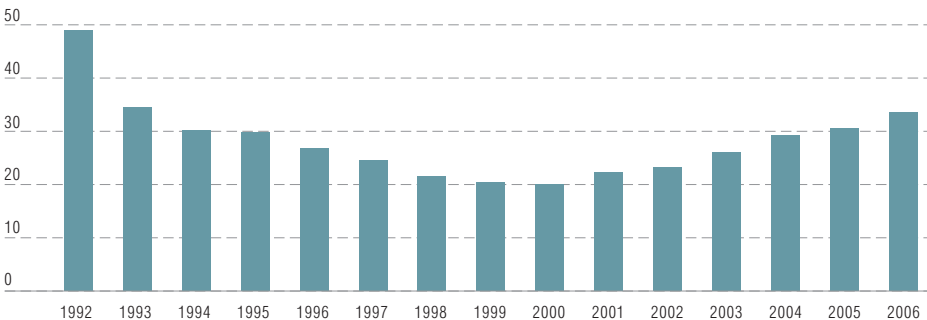
принятия решения и при горизонтальной дальности видимости на ВПП менее 200 м, но не менее 50 м. Категория III С — заход на посадку и приземление осуществляются без ограничений по высоте принятия решения или видимости на ВПП. Системы категории III С позволяют производить посадку, используя автопилот самолета и приборы, установленные вдоль поверхности ВПП.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ



СМЕЖНИКИ

СМЕЖНИКИ



ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ОТПРАВОК ПАССАЖИРОВ ИЗ АЭРОПОРТОВ РФ ЗА ПЕРИОД 1992–2006 ГОДОВ (МЛН. ПАССАЖИРОВ) ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ МИНТРАНСА РФ.

конструкция ВПП-2 в петербургском аэропорту Пулково. Проект реконструкции включал в себя комплекс аэродромно-строительных работ, модернизацию объектов радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов, а также полную замену светосигнального оборудования. На строительной площадке работали три цементобетонных завода с суммарной часовой производительностью 680 кубометров высокомарочного бетона. Было уложено 200 тыс. кубометров бетонной смеси. По данным ФГУ «Ространс-модернизация», инвестиции в реконструкцию взлетно-посадочной полосы №2 составили 3 млрд 738 млн руб.

Реконструкция ВПП в Пулково была завершена в июле 2006 года — перед саммитом лидеров стран «большой восьмерки». Новая полоса позволила обеспечить прием их самолетов на должном уровне. Проведенные работы, включавшие в себя доведение параметров аэродрома до соответствия международным стандартам, повышение несущей способности искусственных покрытий, установку нового радиолокационного оборудования, позволили новой полосе получить сертификат соответствия требованиям третьей категории ИКАО с двух направлений посадки.

В Шереметьево реконструкция аэродрома началась в марте 2006 года и должна завершиться в ноябре нынешнего. Проект включает в себя реконструкцию покрытия ВПП-2, перрона и рулежных дорожек, замену светосигнального оборудования, модернизацию системы посадки самолетов. Как пояснили ВГ в пресс-службе аэропорта, укреплено основание ВПП, построены новые искусственные покрытия. Магистральная рулежная дорожка с каждой стороны укреплена дополнительными обочинами по 7,5 м, что обеспечит возможность эксплуатации аэродрома Шереметьево для приема современных широкофюзеляжных самолетов.

В аэропорту Домодедово, где реконструкция ВПП-1 должна завершиться в декабре, проект был еще сложнее. Если в Пулково на время проведения работ полосу пришлось закрыть и в течение целого года аэропорт пользовался одной ВПП, то в Домодедово, чтобы не ограничивать пропускную способность аэродрома, приняли решение переоборудовать магистральную рулежную дорожку во временную взлетно-посадочную полосу. «Это позволило не только сохранить пропускную способность аэропорта на период реконструкции, но и укрепить лидирующее положение Домодедово среди аэропортов Московского авиаузла», — говорит директор по внешним связям международного аэропорта Домодедово Дарья Коршунова. Сейчас и вплоть до окончания работ она используется для взлета самолетов, снимая часть нагрузки с ВПП-1, которая работает в обоих направлениях взлета и посадки.

А на ВПП-1 были впервые в России применены современные технологии имитационного моделирования и проектирования элементов летной зоны. В частности, была разработана оптимальная конфигурация рулежных дорожек скоростного схода самолетов с полосы. Теперь после приземления самолет может уйти с ВПП и свернуть к месту стоянки по скоростным рулежным дорожкам со скоростью 93 км/ч, быстро освободив полосу для приема или взлета другого воздушного судна. Таким образом, пропускная спо-

СРЕДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА **962,402** (75,4%)

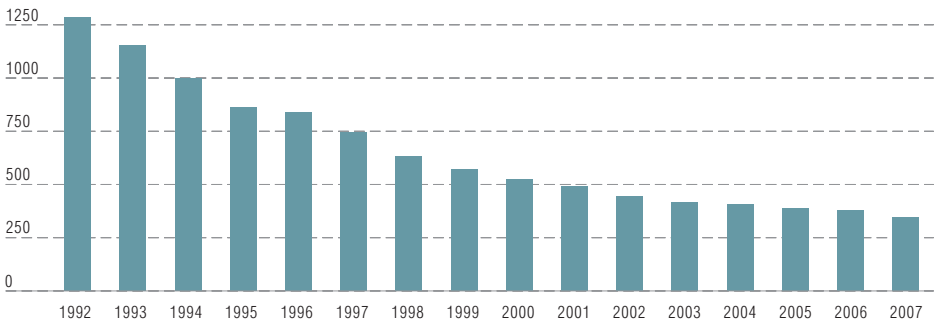


РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ ОБЪЕКТОВ АЭРОДРОМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (МЛРД РУБ.) ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ МИНТРАНСА РФ.

собность ВПП-1 доведена до уровня 45 взлетно-посадочных операций в час в обычных метеоусловиях и 20 — в условиях ограниченной видимости. Столько же обеспечива-ет и ВПП-2 в Домодедово. По словам Дарьи Коршуновой, общая стоимость проекта реконструкции ВПП-1, рулежных дорожек и мест стоянок самолетов, включая переоборудование магистральной рулежной дорожки во временную ВПП, составляет около 12 млрд руб. Средства выделяют-ся из федерального бюджета.

В рамках первой очереди строительства было установ-лено новое радионавигационное оборудование. В июле 2006 года введена в эксплуатацию подсистема обзора и контроля летного поля системы А-SMGCS на базе двух не-зависимых локаторов обзора летного поля, которые поз-воляют увеличить пропускную способность ВПП с соблю-дением требуемого уровня безопасности в условиях ог-раниченной видимости. В это же время на продолжении оси ВПП-1 была установлена система DVOR/DME — ради-онавигационное оборудование ближней навигации, заме-няющее устаревшие системы навигации. Все это позволит ВПП-1 получить сертификат Международного авиацион-ного комитета для выполнения полетов в сложных метео-условиях по третьей категории ИКАО.

Третья категория ИКАО говорит о международном клас-се аэродрома. Это высшая категория в классификации, ко-торая позволяет выполнять взлет-посадку в экстремальных погодных условиях, что обусловлено прежде всего нали-



ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА АЭРОДРОМОВ (АЭРОПОРТОВ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В 1992–2007 ГОДАХ ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ МИНТРАНСА РФ.

СРЕДСТВА БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ **282,266** (22,1%)

СРЕДСТВА, ПРИВЛЕКАЕМЫЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СХЕМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА **32,444** (2,5%)

чием современного светосигнального и радиотехнического оборудования. Однако для того чтобы реализовать эти воз-можности, необходимо также наличие надлежащей квали-фикации у пилота и специального оснащения воздушного судна. Как правило, современные иностранные самолеты обладают таким оборудованием. Реконструированные ВПП, сертифицированные по третьей категории, технически рас-считаны на все типы самолетов, в том числе и по нагрузке, то есть теоретически могут выдержать даже самый большой современный лайнер А-380. «Если вдруг А-380 нужно будет совершить посадку, Домодедово с радостью его при-мет», — говорит Дарья Коршунова. Как утверждают в пресс-службе Шереметьево, на аэродроме уже построены две стоянки для таких машин. Конечно, полностью обслу-живать такой самолет российские аэродромы пока не могут. Сертификация аэропорта для приема этого типа воздушных судов требует наличия специального оборудования.

СКОЛЬКО НУЖНО ПОЛОС Наличие двух взлет-но-посадочных полос считается большим конкурентным преимуществом аэропорта. «Аэродром с системой двух не-зависимых взлетно-посадочных полос имеет практически неограниченный потенциал пропускной способности», — говорит советник генерального директора ОАО «Аэропорт Пулково» по развитию Виктор Конященков, подчеркивая, что основные ограничения в аэропорту сейчас связаны с ко-личеством стоянок судов и оборудованием системы управ-

ления воздушным движением. В Московском авиаузле двумя независимыми ВПП обладает только аэропорт До-модедово, они расположены параллельно, на расстоянии 2 км одна от другой. В Шереметьево первая и вторая по-лосы находятся слишком близко друг к другу, а во Внуко-во они вообще пересекаются, что делает невозможным их одновременное использование. «Земля, зарезервирован-ная под расширение аэропорта Домодедово, позволяет нам построить до десяти независимых взлетно-посадоч-ных полос», — говорит Дарья Коршунова.

В ближайших планах Шереметьево — сделать свои ВПП независимыми. Государственный аэропорт предпо-лагает построить новую ВПП-1 на 1100 м дальше от ВПП-2, а также новую магистральную и систему скоростных и соединительных рулежных дорожек. Реализация этого плана может занять три-четыре года.

ВПП-1 в Пулково сейчас практически не используется, для приема и отправки судов хватает отремонтированной полосы. «Множество аэропортов, в том числе крупных, в мире работают с одной взлетно-посадочной полосой, на-пример аэропорт Гатвик в Лондоне», — говорит Виктор Ко-нященков. — Есть аэропорты с двумя полосами, с четырь-мя-пятью полосами. Это уже вопрос не загруженности аэ-ропорта, а организации его работы». Например, для аэро-порта Пулково наличие двух полос дает дополнительные преимущества при экстремальных погодных условиях, на-пример, зимой, так как позволяет использовать одну полосу, в то время как другая расчищается от снега или обрабаты-вается реагентами. Реконструкцию первой ВПП планирует-ся начать в следующем году, сейчас в Пулково ожидают окончательной экспертизы проектной документации. Одна-ко вполне возможно, что сроки реконструкции будут не-сколько отодвинуты из-за того, что в настоящее время ре-шается вопрос о собственнике полосы. И хотя законодатель-ных ограничений для передачи полосы в городскую собст-венность нет, до сих пор механизма передачи не существо-вало, что может вызвать непредвиденные сложности.

Однако старания аэропортов по улучшению оборудова-ния аэродромов, укреплению взлетно-посадочных полос и увеличению их пропускной способности не позволяют пока использовать эти преимущества в полной мере. «Две ВПП в Домодедово вместе дают возможность осуществления порядка 90 взлетно-посадочных операций в час, однако си-стема организации воздушного движения в Московской воздушной зоне штатно позволяет только 27», — говорит Дарья Коршунова. Диспетчерские пункты одновременно обслуживают как прилетающие, так и вылетающие воздуш-ные суда. Небольшая пропускная способность диспетчер-ского пункта ограничивает пропускную способность аэрод-рома. Если по нормативу он должен обслуживать не более 27 самолетов в час, то, сколько бы ВПП ни имел аэродром, нормативная пропускная способность будет не увеличена, а лишь распределена между ВПП. Следует отметить, что эти ограничения действуют во всех аэропортах Московского авиаузла, однако в документах Минтранса никаких указа-ний на необходимость срочного реформирования системы организации воздушного движения пока нет. ■

СТАРАНИЯ АЭРОПОРТОВ ПО УКРЕПЛЕНИЮ ВПП И УВЕЛИЧЕНИЮ ИХ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ НЕ ПОЗВОЛЯЮТ ПОКА ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭТИ ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ НАРАЩИВАНИЯ АВИАЦИОННОЙ РАБОТЫ

PHOTO PRESS

В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО, ПОКА ИДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП-1, ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ОДНА ШТАТНАЯ ПОЛОСА И ВРЕМЕННАЯ ВПП, ПЕРЕОБОРУДОВАННАЯ ИЗ МАГИСТ-РАЛЬНОЙ РУЛЕЖНОЙ ДОРОЖКИ



СМЕЖНИКИ

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 «Иркута» для улучшения координации проекта и снижения непроизводственных расходов. «Это будет возможно после акционирования МиГ а», — уточнил Олег Демченко. — Завод в Луховицах может быть передан „Иркута“ 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

«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. Теперь идет подготовка к отгрузке самолетных комплектов в Иран в счет перезаклученных 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»

