

этого самолета на международных рынках, сейчас есть заказы на 28 самолетов такого типа от эксплуатантов из Латинской Америки.

Комментируя возможность выхода Ан-148/158 на европейские рынки, глава ИФК Александр Рубцов отметил, что перспектива зависит от типа двигателей, которые будут устанавливаться на самолете (сейчас он оснащается двигателем Д-436—148 производства украинской компании «Мотор Сич»).

«С существующим двигателем и силовой установкой у Ан-148 есть перспективы в развивающихся странах, признающих российские сертификаты. Таких государств более 40. Если же поставить зарубежный двигатель, у которого есть сертификат европейских или американских властей, то география несколько расширится. Но в США и Европе конкуренция очень высока, много новых программ», — добавляет господин Рубцов. В качестве альтернативных двигателей для Ан-148/158 рассматривается PW 1200GTF с редукторным приводом вентилятора (аналогичный тому, который предполагается устанавливать на MC-21).

НЕОТВРАТИМОСТЬ КОНВЕЙЕРА Чтобы поставлять самолеты на рынки других стран, производителям необходимо научиться выпускать их в достаточном количестве. По итогам 2010 года предприятия Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) передали заказчикам семь гражданских самолетов, в том числе четыре Ан-148 для авиакомпании «Россия» и два Ту-204 для «ВТБ-Лизинга», а также один Ту-214 для управления делами президента России. С такими объемами сложно говорить о получении значительной доли не только на международном, но и на внутреннем российском рынке, где более 80% пассажиров перевозятся на самолетах иностранного производства. ГСС пока поставили лишь два воздушных судна — Armavia и «Аэрофлоту». Всего до конца года ГСС рассчитывает сделать десять машин, а к концу 2013 года предполагается собирать три машины в месяц. К 2014 году ГСС надеется выпускать 60 SSJ 100 в год.

КУБИНСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ СУВАНА ОКАЗАЛАСЬ САМЫМ НАДЕЖНЫМ ПОКУПАТЕЛЕМ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ. ОНА НЕ ПЕРЕШЛА НА BOEING ИЛИ AIRBUS ДАЖЕ ТОГДА, КОГДА ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ В РОССИИ УПАЛО ПРАКТИЧЕСКИ ДО НУЛЯ



ИТАР-ТАСС

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ЧЕМ НАС МОЖЕТ УДИВИТЬ РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ?

Геннадий Зюганов, лидер КПРФ:

— Наши самолеты никого в мире не удивляют, но комплектующие к ним уже способны удивлять мир. Недавно на встрече с президентом я показал материал, подготовленный самарскими конструкторами авиационного двигателя НК-93, вручил письмо и фильм об испытаниях уникального двигателя, который на десять лет опережает все изделия подобного класса. Президент заинтересовался этой проблемой и дал конкретные поручения по изучению и поддержке самарских авиаконструкторов. Надеюсь, что разработчикам уникальной, прорывной техники будет оказана реальная помощь. А то в последние годы нашу промышленность только гробят. Раньше мы производили 1,5 тыс. летательных аппаратов в год всех типов. За прошлый год в гражданской авиации построено всего семь самолетов. При этом каждые две недели происходят аварии и с самолетами, и с вертолетами. Это очень непростая ситуация для авиационной промышленности. Надо организовывать и работать. Но министр промышленности сидит в своем кресле 20 лет и только гробит промышленность, при этом удивляясь долгожительству Брежнева на своем посту. Но при Брежневе были построены целые отрасли, в стране был создан ракетно-ядерный щит. А сейчас супердержава превратилась во всемирную побирушку и наркопритон.

Юрий Кобаладзе, советник главного управляющего директора X5 Retail Group:

— Боюсь, что ничем. Слишком много в последнее время авиакатастроф с участием российских самолетов, кроме того, вступил в силу запрет на эксплуатацию некоторых видов российских самолетов. То, что наши авиакомпании покупают самолеты не у наших производителей, а за рубежом, доверия к нашей технике не прибавляет. Поэтому я не думаю, к сожалению, что в ближайшей перспективе российские самолеты смогут занять какую-то нишу на международных авиарынках.

Вячеслав Позгалев, губернатор вологодской области:

— Российская авиация все еще способна удивить мир, но этой отрасли нужно все-рвез заниматься. Наши лидерские позиции в авиастроении почти безвозвратно утрачены, нужно начинать все сначала. Поднять отрасль на прежнюю высоту помогут два обязательных условия: качественная подготовка кадров — инженеров, конструкторов, строителей — и полная передача авиапромышленности в руки государства. Частный капитал решает краткосрочные задачи, направленные на максимально быстрое получение выгоды, и не может вести планирование на десятилетия вперед. Между тем для того, чтобы привести отрасль в порядок, требуются именно десятилетия. Разработать стратегию развития на столь долгий

срок может только государство. Я летал на Су-30, который был разработан 30 лет назад, и по своим аэродинамическим характеристикам он до сих пор непревзойден. И это только один пример, а их еще немало. Так что если воспользоваться тем опытом авиастроения, который накоплен годами, и мобилизовать кадры — все получится.

Сергей Гаврилов, заместитель председателя комитета госдумы по транспорту:

— Если очень постараться, сможет удивить качеством и новизной. За последние годы мы потеряли традиционные рынки сбыта не только для гражданской, но даже для военной авиатехники, прежде всего Китай. Хорошо, что пока остается рынок третьего мира — Азия, Африка. Однако важно, чтобы мы поставляли туда не только комплектующие и спецтехнику для министерства обороны, но и восстановили продажу гражданских самолетов. Депутаты предлагали неплохую идею, чтобы импортом иностранной продукции и экспортом нашей занимались крупные российские лизинговые компании, созданные на базе госбанков. Кроме того, Объединенная авиастроительная корпорация сейчас ищет поддержку экспортных возможностей в рамках принятия бюджета по Ту-204, Superjet и по Ан-48. Есть интеграционные проекты по возможности восстановления Ан-124 («Руслан») и Ан-225. Варианты развития есть.

Евгений Чичваркин, эмигрант:

— Российский авиапром в отсутствие даже минимальной конкуренции между субъектами рынка не может родить ни хорошее качество, ни услуги. Это происходит потому, что у нынешних российских властей параноидальное желание все объединять и контролировать: конструкторские бюро, авиастроительные компании, аэроузлы. Это клинический случай. А в таких условиях никакого будущего, никаких шансов на развитие у российского авиастроительства нет.

Елена Панина, зампред комитета госдумы по промышленности:

— У российской промышленности пока еще остается потенциал для того, чтобы удивлять. Однако урон, нанесенный отрасли в 1990-е годы, до сих пор ощущается. Авиапромышленность — сложнейшая сфера производства, которую быстро не восстановишь. В последние годы предпринимаются попытки сделать что-то новое, но отдача будет видна далеко не сразу. Есть Superjet, есть другие разработки, но они не покроют все нужды гражданской авиации. Именно поэтому в ближайшее время нам все равно придется либо покупать зарубежную технику, либо производить самолеты в сотрудничестве с зарубежными авиакомпаниями. Последняя практика уже ведется — в частности, недавно было подписано соглашение с Бразилией, у которой есть хороший межрегиональный самолет Embraer. Его можно производить совместно с рос-

сийской стороной. Но важнее всего для нас сейчас поставить жесточайший заслон на пути использования фальсифицированных деталей и узлов. На российский рынок попадает много поддельных запчастей, именно они в большинстве случаев приводят к столь чудовищным последствиям, как крушение авиалайнеров и, как следствие, гибель сотен людей.

Сергей Петров, депутат госдумы, основатель компании «Рольф», бывший летчик-инструктор:

— Могу прогнозировать следующую ситуацию: все, чего можно ждать от российского авиастроения, — производство достаточно дешевых самолетов, конечно же, за счет налогоплательщиков. А все для того, чтобы продавать их хотя бы своим авиакомпаниям. Ведь самолет — это не только сам аппарат, но и его обслуживание, производство двигателей, сервис. Российское авиастроительство никогда не было экономичным и эффективным, оно всегда было оторвано от мира, накапливало отставание. Сейчас это отставание очень велико. Я не очень вижу перспективы отечественного авиастроения, в силу того что мы упустили момент. Я понимаю желание менеджеров, особенно силового блока, сделать из российских авиазаводов фетиш. Но советский менеджмент оказался неэффективным, и отрасль неизбежно должна была оказаться в такой ситуации, в которой находится сейчас.