Как поддержать продажи гражданских самолетов российского производства
в условиях ожесточения глобальной конкуренции | **15**

А

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Авиастроение

Вторник 20 августа 2013 №148 **kommersant.ru**

18 | Какие новые боевые самолеты начинают поставляться в российскую армию

19 | Какую стратегию выберет «Объединенная двигателестроительная корпорация», чтобы наконец выйти из убытков

22 | Как авиастроительная отрасль преодолевает дефицит квалифицированных кадров

Вице-премьер Дмитрий Рогозин со всей решимостью намерен возродить былую мощь гражданского авиастроения России и в преддверии авиасалона МАКС в Жуковском объявил «реконкисту» отечественного рынка. Впрочем, эксперты указывают, что проекты российского авиапрома ориентированы на глобальный рынок — не только на отечественный, а без конкурентного финансового продукта даже выдающиеся в техническом плане самолеты никто покупать не будет.

Реконкиста объявлена

— гражданская авиация —

ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ

До недавнего времени российские чиновники, особенно высокого ранга, предпочитали характеризовать темпы развития отечественного гражданского авиастроения сравнительными, а не абсолютными величинами. В таком представлении цифры звучали вполне радужно: объем производства гражданских самолетов в России в 2012 году более чем в два раза в сравнении с 2011 годом. Однако реальное положение дел в отрасли становилось очевидным лишь при рассмотрении объемов производства в абсолютных цифрах — в единицах произведенной техники. Так, в 2010-м и 2011 году отечественный авиапром сдал заказчикам по семь гражданских самолетов, в 2012-м — 22. Если учесть, сколько бортов было передано коммерческим авиакомпаниям, а не государственным заказчикам или в «страны третьего мира», то слово «развитие» уж совсем не может подходить к описанию положения дел в отрасли.

Еще более рельефно ситуация выглядит на фоне объемов государственных расходов на поддержку авиапрома с момента создания ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК). За последние пять лет, с 2007 по 2012 год, государство потратило из бюджета 263 млрд руб. (свыше $8 млрд), в том числе на погашение прежних долгов и убытков авиазаводов (157,3 млрд руб.), создание новых продуктов и развитие производственных мощностей (67,7 млрд руб.) и на обеспечение конкурентной деятельности корпорации через налоговые льготы, субсидии и взносы в капитал предприятий (38 млрд руб.). Нынешний год также принес плохие вести для федерального казначейства: в тяжелом финансовом положении оказалось ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), производящее самолеты SSJ-100. Кредиторская задолженность предприятия на начало года достигла $2,1 млрд, не выполнены обязательства по обслуживанию кредитов ВЭБа и ЕБРР, нарушены ковенанты по договорам с коммерческими банками WestLB и ВТБ. Решать проблему снова будет правительство. Оно выделит госгарантии по новым выпускам облигаций, в дополнение к субсидиям ВЭБа в обмен на акции ГСС или ее акционера ОАО «Сухой».

На совещании в правительстве, прошедшем 14 августа, наверное, впервые на столь высоком уровне начали звучать трезвые оценки доли отечественных самолетов на российском рынке. Вице-премьер Дмитрий Рогозин констатировал, что российские авиакомпании с 2008 года приобрели почти 600 иностранных самолетов, тогда как российских — всего 59, то есть в десять раз меньше. Он также отметил, что на долю современных российских самолетов приходится около 7% численности авиапарка России, а их вклад в общий объем пассажироперевозок составляет всего 4%. «Совершенно нетерпимая ситуация сложилась в парке среднемагистральных воздушных судов, где доля зарубежных самолетов составляет около 80%»,— сказал вице-премьер, добавив, что фактически речь теперь должна идти о «реконкисте собственного рынка». Руководить реконкистой поручено человеку из бизнеса — гендиректору «Ильюшин Финанс Ко» Александру Рубцову, который руководит единственной, по сути, лизинговой компанией в России, давно специализирующейся на продаже самолетов российского производства. По итогам совещания он был назначен руководителем специально созданной рабочей группы при аппарате вице-премьера и уже готовит соответствующую программу действий (см. интервью с ним на 15-й полосе).

Еще одно отличие прошедшего совещания от многих прежних состоит в том, что на нем присутствовали представители российских авиакомпаний, а чиновники и авиастроители не журили их за отсутствие патриотизма в вопросах обновления флота. Напротив, практически впервые их слушали как заказчиков продукции авиапрома, а не принуждали заказывать российские самолеты в обмен, например, на отмену пошлин на иностранные воздушные суда. Чиновникам поручено разобраться в причинах отсутствия спроса на отечественную авиатехнику и понять, как государство может поддержать продажи, а не только производство гражданских самолетов. Дмитрий Рогозин даже вспомнил о том, что гремевшие на весь мир советские бренды «Туполев», «Сухой», «МиГ», «Яковлев» «сейчас заменяются на непонятные аббревиатуры, совершенно безликие и разрывающие древо единого поколения конструкторской мысли России». По его мнению, такими аббревиатурами допустимо обозначать экспериментальные образцы, но, «когда речь идет о серийном производстве, у них должны быть национальные бренды».

Впрочем, по мнению ведущих отраслевых экспертов, одними имиджевыми мероприятиями проблему в гражданском самолетостроении не решить, да и концентрироваться только на завоевании российского рынка с имеющимися разработками ОАК нецелесообразно. «Идея насыщения рынка внутренних перевозок авиатехникой собственного производства имеет право на существование. Таким путем в свое время пошел Airbus, создав среднемагистральный широкофюзеляжный самолет для перевозок пассажиров в пределах Европы,— напоминает главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Синицкий.— Но прошло немало времени до того, как европейскому концерну удалось перейти в другие сегменты и потеснить Boeing на глобальном рынке гражданских самолетов»,— отмечает он. Однако у российского авиапрома отсутствует рынок такого же размера, да и такой нишевой продукт, каким, например, был во времена СССР легендарный Ил-86. Проекты последнего десятилетия, SSJ-100 и МС-21, сразу ориентированы на амбициозную задачу покорения мирового рынка магистральных узкофюзеляжных самолетов, где выиграть конкуренцию будет крайне сложно, добавляет эксперт. Учитывая, что сегодня российский рынок фактически открыт для западной техники, концентрация усилий на продвижении этих самолетов исключительно в России не позволит в должной мере реализовать заложенный в них потенциал, полагает господин Синицкий.

«Можно много рассуждать о недостатках проекта SSJ-100, но совершенно очевидно: опыт создания с нуля современного гражданского самолета Россия уже получила, и это очень значительное достижение отечественного авиапрома»,— констатирует глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Теперь необходимо, по его мнению, создать качественный финансовый продукт, позволяющий тому же SSJ-100, технические характеристики которого не уступают или сопоставимы с конкурентами, выйти на мировой рынок продаж. «Авиакомпаниям по существу нет никакой разницы в том, какой логотип нарисован на борту самолета и на каком языке составлен договор купли-продажи,— говорит господин Пантелеев.— Самолет для них — это лишь инструмент заработка, а главные характеристики — суммарная стоимость летного часа и производительность. И в этом контексте значение имеют не столько технические характеристики машины, сколько интегральная привлекательность продукта, включая вопрос стоимости самолета и размер лизинговой ставки»,— отмечает он. Если финансовые условия приобретения российского аналога оказываются хуже, чем у конкурентов, то мы рискуем «создавать выдающиеся с технической точки зрения, но никому не нужные самолеты», добавляет эксперт.

Именно отсутствие конкурентного финансового продукта является главным тормозом для полноценных продаж самолетов российского производства, и SSJ-100 в частности,— об этом сегодня говорят и представители авиапрома, и чиновники Минпромторга. Развитие системы продаж пока отстает от темпов производства гражданской техники, и если с выходом на запланированные объемы выпуска промышленность справится, то в одиночку потянуть еще и создание системы финансирования ей не по силу. Для этого необходимо активнее развивать систему субсидирования лизинговых ставок, практику операционного лизинга и другие механизмы, которые снизят стоимость владения самолетом для российских авиакомпаний. Кроме того, в России до сих пор не заработала система экспортного кредитования, хотя западные экспортно-импортные агентства и банки предлагают ставки подчас в 2–2,5 раза ниже рыночных, и это не смущает чиновников из ВТО. В условиях создания новых продуктов, безусловно, востребована и прямая финансовая поддержка государства, однако эксперты предостерегают правительство от излишней расточительности в этом вопросе.

«Сегодня у правительства, безусловно, есть значительный финансовый ресурс, которым, казалось бы, можно „залить“ любую проблему,— рассуждает глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.— Однако российская авиапромышленность не всегда способна эффективно переварить эти инвестиции, поскольку для увеличения количества выпускаемых самолетов не хватает квалифицированных рабочих и инженеров, не выстроены эффективные бизнес-процессы, не в полной мере наработаны компетенции по освоению новых современных технологий»,— констатирует эксперт. На решение этих проблем необходимы не столько деньги, сколько время и огромные организационные усилия, добавляет он.

Алексей Екимовский

прямая речь

Что вы ждете от МАКС-2013?

Михаил Погосян, *президент ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация»:*
— Этот МАКС будет отличаться от предыдущего хотя бы тем, что если раньше пилотаж демонстрировали наши опытные боевые машины, то в этом году основная часть программы будет выполнена самолетами, уже поставленными или подготовленными к поставкам в ВВС. Что касается контрактов на новые гражданские самолеты, то и они будут, но не будем забегать вперед. На МАКСе впервые будет продемонстрирован самолет SSJ-100 в VIP-комплектации и Ил-476. Безусловно, звездой салона станет истребитель пятого поколения Т-50.

Владислав Масалов, *генеральный директор ОАО «УК „Объединенная двигателестроительная корпорация“»:*
— У ОДК насыщенная деловая программа на МАКСе. Намечено много встреч как с иностранными, так и с российскими партнерами по различным проектам. Но прежде всего в ходе запланированных переговоров с компанией «Сухой» нам необходимо достичь взаимопонимания по цене на двигатели АЛ-31Ф. В этом случае контракт на поставку двигателей для истребителей Су-34 в период до 2020 года будет подписан в ближайшее время.

Олег Демченко, *президент ОАО «Корпорация «Иркут»:*
— Впервые на международном авиасалоне будет летать многофункциональный сверхманевренный истребитель Су-30СМ, который корпорация «Иркут» с прошлого года поставляет ВВС России. В летной программе примет участие наш Як-130. Мы также впервые покажем пилотажный тренажер самолета МС-21. Намечено много встреч и переговоров с потенциальными заказчиками. Ожидаем, что работа корпорации на авиасалоне МАКС-2013 приведет к заключению новых контрактов.

Дмитрий Петров, *генеральный директор холдинга «Вертолеты России»:*
— В этом году авиасалон МАКС является знаковым и рубежным для холдинга «Вертолеты России». Мы с гордостью представляем на авиасалоне весь наш актуальный модельный ряд и впервые демонстрируем натурные образцы вертолетов, над созданием которых упорно работали несколько последних лет,— средний многоцелевой Ми-171А2 и новейший Ка-62. «Вертолеты России» ожидают большой интерес к этим новинкам, а также к другим вертолетам своего модельного ряда со стороны потенциальных заказчиков со всего мира.

Андрей Мартиросов, *генеральный директор ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»:*
— МАКС — крупнейшая выставка производителей авиатехники. Для авиакомпаний, являющихся ее эксплуатантами,— это полезная площадка для встреч с партнерами и деловых переговоров, получения информации о современном состоянии авиастроения, оценки перспективных моделей. Именно с таким настроением «ЮТэйр» и принимает участие в авиасалоне. Кроме присутствия на МАКСе официальной рабочей группы «ЮТэйр», мы предоставляем билеты и обеспечиваем прибытие из регионов нескольких сотен наших сотрудников, чтобы они могли ознакомиться с новейшими достижениями отрасли.

Сергей Кравченко, *президент Boeing по России и СНГ:*
— Международный авиационно-космический салон МАКС заслуженно является одной из ведущих мировых площадок и дает великолепную возможность российским и зарубежным компаниям продемонстрировать свои достижения в авиации. Авиасалон в Жуковском всегда поражал своим размахом и зрелищностью. Уверен, что и в этом году МАКС пройдет очень успешно. Нас ждет насыщенная деловая программа, значимые подписания и установление многоуровневых контактов между представителями авиационных отраслей.

Композитное планирование

— технологии —

Развитие в России отрасли композитных материалов, до сих пор занимавшей вторичные позиции в промышленности, переходит под контроль государства. Правительство разработало план, в котором пропишет сценарий развития отрасли и ее потенциальную рентабельность. По мнению участников рынка, интерес к российским композитам будет зависеть как от компетенции и экспертизы отечественного производителя, так и от сертификации продукции.

От фанеры до углепластика

В конце июля премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил «дорожную карту» развития отрасли производства композитных материалов (КМ) на 2016–2020 годы. Основная задача, поставленная государством, состоит в стимулировании развития инновационного сегмента. В документе говорится, что для этого необходимо открыть массовые рынки композитных материалов гражданского назначения. Именно они обеспечат необходимое финансирование дальнейшему развитию отрасли. Власти предложили создавать отраслевые программы по применению композитных материалов в смежных секторах экономики. Параллельно, по их мнению, в программы следует активнее вовлекать регионы и формировать базу нормативных документов. В результате к 2020 году объем внутреннего производства композитов вырастет с нынешних 16,6 млрд до 120 млрд руб., а доля экспорта увеличится с 1% до 10%.

Правительство заинтересовалось отраслью КМ в 2010 году, когда были сделаны первые соответствующие поручения. Тем не менее к настоящему моменту доля России на мировом рынке КМ составляла 0,5%, а объем производства не превышал 20–25 тыс. т.

● *Композитный материал — искусственно созданный материал, состоящий из двух или более компонентов. КМ должен быть неоднородным и сплошным, но с четкой границей раздела между компонентами. Логика композитного материала состоит в сочетании армирующих элементов, определяющих прочность и жесткость, и наполнителя, обеспечивающего совместную работу армирующих элементов и их защиту от механических повреждений и химической среды. Подбирая состав компонентов, располагая их в определенном порядке, можно «сконструировать» заданные свойства композитного материала.*

Простейший пример композитов — фанера (склеенный «сэндвич» из нескольких слоев шпона) — издавна используется в авиации. Однако заказчиком уникальных материалов авиационно-космическая отрасль стала в 1960-е годы. Композиты применяются для изготовления силовых конструкций летательных аппаратов, искусственных спутников, космических зондов, обшивки воздушных и космических аппаратов.

Рынок есть

В настоящий момент лидером по объему производства изделий из композитных материалов в России является входящий в госкорпорацию «Ростех» холдинг «РТ-Химкомпозит». В рамках стратегии госкорпорации в 2009 году разрозненные предприятия и научные центры, работающие по тематике КМ, были объединены под одной управляющей компанией. Использование синергии предприятий в едином технологическом цикле существенно способствовало созданию новой отрасли в России. Благодаря этому предприятия не конкурируют между собой, а работают в рамках единой стратегии развития. Головной компанией является «ОНПП „Технология“», созданное в 1959 году в Обнинске.

Многопрофильное предприятие занимается проведением научных исследований и инновационных разработок в области создания КМ и готовой продукции из них. Наукоемкая продукция — различные конструкции и элементы — в большинстве своем используется в отечественной авиационной и ракетно-космической технике.

с20