

авиастроение

«Авиация даже в развитых странах постоянно нуждается в господдержке»

Правительство не отказывается от поддержки российского авиапрома и строит амбициозные планы по восстановлению былого присутствия на мировом рынке гражданской авиатехники. На вопросы об общей стратегии государства и конкретных проектах в авиастроении ответил заместитель министра промышленности и торговли РФ **Юрий Слюсарь**.

— интервью —

— Как Вы оцениваете работу авиастроительной отрасли и каких показателей стоит ждать по итогам 2013 года?

— И в 2012 году, и в первой половине нынешнего наша авиационная промышленность развивается достаточно быстро, нам есть чем гордиться. Причем рост был активным как в сегменте гражданской, так и военной продукции. В части гражданской продукции это обусловлено относительно низкой стартовой базой, выходом на серийное производство SSJ и успехами в вертолетостроении, где Россия сохраняет одно из лидирующих в мире позиций. В части военной продукции рост обеспечен увеличением оборонного заказа в рамках выполнения госпрограммы вооружения.

Если посмотреть на цифры, то объем производства в 2012 году на предприятиях отрасли вырос на 12,5% (в сопоставимых ценах) к уровню 2011 года. В 2012 году в два раза увеличились поставки гражданских самолетов, составив 22 машины: это четыре Ту-204/214, двенадцать SSJ-100, четыре Ан-148 и два Ил-96, а производство SSJ-100 выросло более чем вдвое — с 5 до 12 единиц. Отличная динамика у вертолетов: поставки в прошлом году достигли 290 единиц против 262 в 2011-м. Было реализовано 732 авиационных двигателя. Конечно, один из главных драйверов роста — производство военной продукции.

В первом полугодии 2013 года объем производства продукции составил 121,5% по отношению к аналогичному периоду 2012 года, по военной продукции — 121,2%, по гражданской — 122,5%. Одной из основных задач, стоящих перед авиастроением в 2013 году является выполнение государственного оборонного заказа при значительно возрастающих объемах производства. Если выпуск самолетов и вертолетов пойдет как запланировано, рост объемов в 2013 году ожидается в районе 14,5%.

— Какова стратегия государства в отношении авиационной промышленности? Насколько велик горизонт планирования и прогнозирования по этой отрасли — какие гражданские самолеты и вертолеты мы будем выпускать, скажем, 2025 году?

— Стратегией государства в отношении авиационной промышленности является последовательное наращивание нашего присутствия на мировом рынке с выстраиванием в систему международного разделения труда в сегменте компонентов — от первого до четвертого уровня кооперации. При этом акцент делается на том, что сегодня конкурируют не продукты, а компании в целом — всей совокупностью ресурсов и компетен-



ций, при мощнейшей поддержке своих национальных государств.

Государственная политика в отрасли в ближайшие годы изменится с постоянного операционного вмешательства и прямого дотирования на создание условий для развития и управление через механизмы советов директоров. Ключевыми направлениями поддержки должны стать софинансирование поисковых исследований, обеспечение доступа к длинным и дешевым заемным деньгам, поддержка и стимулирование спроса.

Горизонт планирования простирается до 2025 года по государственной программе развития отрасли и до 2050 года по, как мы говорим, технологическому форсайту. В 2025 году мы будем выпускать региональный самолет SSJ и его возможные модификации, узкофюзеляжный магистральный самолет MC-21, вертолеты Ми-38, ПСВ, Ка-62.

Российские потребности в воздушных судах будут удовлетворяться за счет российской техники гораздо больше, чем сейчас. Например, доля внутреннего рынка самолетов вместимостью свыше 85 мест, обеспечиваемая поставками отечественных самолетов, вырастет с 30% в 2012 году до 49% в 2025 году.

Если посмотреть на мировые тенденции, то одним из основных направлений развития авиационной промышленности за последние десятилетия стало разделение ролей финальных интеграторов, интеграторов первого уровня и поставщиков второго — четвертого уровней в рамках концепции «от производства к интеграции». К первым относят компании Boeing и Airbus, занимающиеся разработкой, интеграцией и окончательной сборкой воздушных судов. Ко вторым относятся такие компании, как Hamilton, Rockwell Collins, Safran, занимающиеся разработкой и производством основных бортовых комплексов и авиационных систем. При этом интеграторы первого уровня все в большей степени определяют раз-

витие рынка авиастроения в целом. Финальные интеграторы формируют облик воздушного судна, определяют требования к его системам, контролируют технологии и сборку. Также они выполняют конструкторское сопровождение и являются держателями сертификата типа воздушного судна.

Выделение интеграторов, то есть поставщиков первого и второго уровня позволило финальным интеграторам разделить риски реализации проектов и привлечь дополнительные инвестиции в свои программы, что, разумеется, положительно сказалось на устойчивости их развития. В России такое разделение не завершено: конкурентоспособные интеграторы первого уровня не сформировались, а финальные интеграторы имеют высокую степень вертикальной интеграции. Помимо этого, за исключением самолета SSJ-100, российские производители используют преимущественно отечественные компоненты, недостаточно эффективно применяют методы электронного проектирования и не встроены в цепочки международной кооперации.

К 2025 году в ключевых сегментах авиастроения должны быть сформированы прибыльные корпорации мирового уровня, предлагающие конкурентоспособную на мировом рынке продукцию в сегментах воздушных судов, авиадвигателей, агрегатов, систем и приборов. Разумеется, промышленность будет в полной мере обеспечивать потребности вооруженных сил в современной авиационной технике.

Попутный, но очень важный эффект: отрасль во многом станет локомотивом перехода экономики на инновационное развитие. Российская авиационная наука создаст научно-технический задел, обеспечивающий отечественных производителей авиатехники и комплектующих промышленными технологиями.

Кроме того, предстоит выстроить и глобальную сервисную сеть, не уступающую по качеству предоставляемых услуг основным конкурентам. Нужно перейти к управлению жизненным циклом авиационных проектов. Как видите, много интересных задач.

В гражданском самолетостроении наш приоритет — это доработка, обеспечение продаж и послепродажного обслуживания самолета SSJ-100. В

дальнейшем, по результатам закрепления в сегменте региональной авиации, будет завершена разработка и осуществлен вывод на рынок новых самолетов, в первую очередь MC-21. В случае успешного вхождения и занятия сегментов региональных и узкофюзеляжных магистральных самолетов, а также достижения положительных результатов в области международного сотрудничества, будет осуществлен вход в сегмент широкофюзеляжных самолетов.

При разработке проектов новых воздушных судов организации отрасли будут ориентироваться на создание семейств самолетов с максимальной унификацией как в рамках каждого семейства, так и между ними.

— Насколько долго авиапром будет находиться в инвестиционной фазе, а государство — продолжать финансировать все долги и убытки авиастроителей?

— Хочу отметить, что ОАК, в состав которой вошли более ста авиационных предприятий, конструкторских бюро и других смежных организаций, растет, развивается и показывает хорошие производственные показатели. В 2011 году ОАК вышла на операционную безубыточность. Запущено серийное производство целого ряда моделей самолетов. С момента создания ОАК выпуск самолетов вырос в два раза, и его объемы год от года продолжают расти. На сегодняшний день общий портфель заказов корпорации превысил 1 трлн руб. Выполняется государственный оборонный заказ, проводятся в плановом порядке испытания ПАК ФА. Начало серийное производство базового самолета военно-транспортной авиации — Ил-76МД-90А.

Конечно, груз проблем, накопленных в период 90-х, дает о себе знать до сих пор. Очень сложно в современном мире восстановить ранее утраченные и завоевать новые позиции на мировом авиарынке. Но если обратиться к опыту ведущих авиационных держав, то авиация даже в развитых странах постоянно нуждается в государственной поддержке.

Дальнейшую политику государства в авиапроме мы постарались изложить в уже принятой и действующей программе развития авиационной промышленности на период до 2025 года, с которой можно ознакомиться на сайте министерства. Так, за последние годы были вложены серьезные средства в разработку новых моделей гражданских самолетов. Это в первую очередь самолеты семейства SSJ-100 и MC-21. И, как известно, инвестиционный цикл производства самолетов является достаточно длительным.

Безусловно, при недостатке оборотных средств, отсутствии продукта, имеющего большие заказы и массовые продажи, то есть так называемой «дойной коровы», как это есть у Boeing или Airbus, предприятиям авиапрома приходится развивать производство за счет коммерческих кредитов. А уровень процентных ставок таких кредитов вам хорошо известен. Получается, что предприятию, которое выводит на рынок новый высокотехнологический продукт, действительно

нужна господдержка: она создает запас финансовой прочности и снижает подчас непомерную долговую нагрузку и финансовые разрывы.

Так, темпы производства самолета «Сухой Суперджет» постепенно увеличиваются. Средства, которые государство вкладывало и продолжает вкладывать в его производство, начинают приносить реальную отдачу, воплощаются в конкретные заказы и подписанные контракты. Наша важнейшая задача — продолжать наращивание объемов продаж российских самолетов и обеспечить им необходимый пакет заказов. Это и есть путь к устойчивому развитию нашего авиапрома в перспективе.

— К какому сроку, на Ваш взгляд, предприятия авиапрома смогут выйти на уровень рентабельности без прямой финансовой поддержки государства?

— Если говорить про основных производителей, то, я уверен, каждый из них стремится к самостоятельной эффективности деятельности. Тем не менее ни в одной стране мира авиастроение не развивается без помощи государства. Кто сейчас «побеждает» в судах ВТО — Boeing или Airbus? А ведь речь там идет о сумме порядка \$20 млрд. При том, что объем легальных субсидий нам также не известен. Также ни для кого не секрет, что крупнейшие сделки по поставкам воздушных судов зачастую заключаются на межправительственном уровне.

Что касается поддержки продаж — это важнейшее направление деятельности для Минпромторга. Вдобавок к существующим механизмам, например субсидированию лизинговых платежей покупателям отечественных самолетов, разрабатываем и новые — гарантии остаточной стоимости, консолидированный государственный заказ и т. д.

— Минпромторг сейчас разрабатывает критерии для инвестпроектов по малой авиации. Какие проекты могут быть действительно реализованы в ближайшее время?

— Существуют планы — пока еще в стадии проработки — по организации сборки на территории особой экономической зоны Ульяновской области чешских самолетов Ev-55 Outback и канадских DHC-6 Twin Otter 400, есть намерения перенести в Россию производство чешского самолета L-410. На нынешнем этапе о сроках реализации этих проектов лучше спросить их инициаторов.

Со своей стороны государство проводит ряд мер, чтобы поддерживать проекты организации у нас сборочного производства авиационной техники иностранной разработки. Среди таких мер — как раз создание особых экономических зон в Ульяновской и Липецкой областях, субсидирование кредитов и лизинговых платежей на техническое перевооружение отечественных производителей самолетов, вертолетов и авиационных двигателей. Есть механизм выделения субсидий российским авиакомпаниям на уплату лизинговых платежей за воздушные суда для осуществления региональных и местных воздушных перевозок, субсидий российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2008–2012 годах на закупку воздушных судов, а также лизинговым компаниям и производителям тренажеров для российских воздушных судов.

Кроме того, Минпромторг проводит через правительство решение о проведении научно-исследовательских и экспериментальных работ по обеспечению создания современных и конкурентоспособных воздушных судов для местных авиалиний размерностью 9–19 мест начиная с 2013 года. Отбор участников будет проходить на конкурсной основе — правда, стоит отметить, что организаций и предприятий, способных выполнить планируемые работы на требуемом научно-техническом и технологическом уровне, в Российской Федерации не так уж и много.

— Неоднократно обсуждался вопрос консолидированного госзаказа на гражданскую авиатехнику. Когда это произойдет?

— Такой заказ сформирован совместно с заинтересованными государственными заказчиками, Объединенной авиастроительной корпорацией и «Вертолетами России». Заказчики подготовили заявки на выделение необходимых бюджетных ассигнований. Вопрос реализации консолидированного государственного заказа прорабатывается в рамках формирования федерального бюджета на 2014 год и на плановый период 2015-го и 2016 года.

— Минпромторг объявил тендер на проведение исследования уровня конкурентоспособности российского авиапрома, на что бюджет готов потратить до 285 млн руб. В чем состоит основная задача победителя тендера?

— Анализ и оценка уровня конкурентоспособности авиационной техники и авиационных предприятий — это одна из одиннадцати задач НИР «Авиаконкуренция». И это достаточно сложная задача. Вначале нужна методика проведения объективного и желательного независимого анализа конкурентоспособности. Следующий этап — внедрение комплексной системы анализа, контроля и управления конкурентоспособностью.

Обеспечить решение этих и сопутствующих задач даже не под силу одной, пусть даже ведущей научной организации оборонно-промышленного комплекса или головной научной организации в области авиационной деятельности. Нужна большая кооперация таких научных организаций, которая к настоящему времени, к сожалению, пока еще не сформировалась. На конкурс не было подано ни одной заявки. Но мы не отступим, задачу все равно надо решать.

— Планировалось, что Россия и Китай разрабатывают проект дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета. Что происходит с проектом?

— Идет работа уполномоченных организаций сторон — ОАК и Китайской корпорации гражданских самолетов (COMAC). На основе проведенных консультаций должна быть подготовлена бизнес-концепция проекта самолета и представлена в соответствующие министерства наших стран.

— Китай также хотел строить завод для производства Ил-96-400. Эта программа больше не актуальна?

— Этот вопрос прорабатывался на уровне нескольких провинций Китая, однако подтверждения о заинтересованности от профильного департамента министерства промышленности и информатизации КНР мы пока не получили.

Интервью взял Денис Попов

UTair
ВЕРТОЛЕТНЫЕ УСЛУГИ

На нас можно положиться

"ЮТэйр" - крупнейший вертолетный оператор России, входит в пятерку лидеров мирового вертолетного бизнеса.

- Клиенты на 4 континентах.
- 45-летний опыт работы в нефтяном секторе с ведущими российскими и международными нефтегазовыми компаниями.
- Крупнейший поставщик транспортных услуг для миротворческих миссий ООН.
- Высокое качество и безопасность авиационных работ любой степени сложности во всех географических и климатических зонах.

Телефон: +7 (3462) 770-369
Факс: +7 (3462) 243-199
E-mail: hs@utair.ru
www.utair.ru

ПРОГНОЗ РЫНКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА 2013–2032 ГОДЫ

ПОДГОТОВЛЕНО КОМПАНИЕЙ BOEING.

