авиастроение

Двигателисты выбирают дорогу

До конца 2013 года Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) примет новую стратегию развития до 2020 года. Главная цель, которую ставит перед собой менеджмент корпорации,— борьба с убытками и повышение эффективности труда. Первая презентация трех путей решения проблем двигателистов, разработанная совместно с экспертами Strategy Partners, прошла в середине августа.

— смежники —

Путь к убыткам

Предприятия ОДК никогда не были прибыльными. На конец 2012 года кредитный портфель заводов достиг 90% их выручки, расходы на обслуживание долгов выросли до 8,3 млрд руб., а чистый убыток составил 3,7 млрд руб. По мнению экспертов Strategy Partners, убытки и тяжелое финансовое положение предприятия обусловлены тремя факторами, а главный из них — несбалансированность бизнеса. Портфель продуктов ОДК имеет перекос в сторону двигателей на спаде жизненного цикла и в стадии разработки. На сегодняшний день убыточными для корпорации остаются треть производимых ею двигателей: ПД-14, ВК-2500, изделие 117, НК-36, SaM-146 и АИ-22. Самым невыгодным двигателем стал SaM-146, устанавливаемый на самолет SuperJet. Суммарные убытки от его производства составили более 120 млн руб. Все это стало причиной того, что доходы корпорации не могут покрыть ее инвестиционные вложения.

Другой причиной убытков является низкая производительность производственной системы с большим количеством накладных и административных расходов. В ОДК одна из самых низких выработок труда среди предприятий двигателестроительного сектора в мире — 1,2 млн руб. на одного сотрудника. Для примера в Rolls Royce выручка составляет 14,5 млн руб. на одного сотрудника, а в MTU — 11 млн руб. «Исправить ситуацию за счет роста масштаба, скорее всего, невозможно: во всех сценариях развития рынков, кроме самого оптимистичного, выручка ОДК будет стагнировать и снижаться»,— уверяют консультанты двигателестроительной корпорации. Это означает, что отрасль может остаться убыточной до 2020 года. В таких условиях решение проблем предприятий ОДК звучит как сверхамбициозная задача, решить которую взялся назначенный руководителем ОДК в июле прошлого года Владислав Масалов.

Перекресток для господдержки

Эксперты Strategy Partners предложили господину Масалову провести реорганизацию как бизнес-процессов в ОДК, так и во всей отрасли. Оптимизация производственной кооперации, развитие аутсорсинга и централизация управления цепочками поставок могут позволить сократить затраты всех предприятий на 7–10 млрд руб. в год. Централизация управления программами исследования и разработок, специализация конструкторских бюро и их интеграция с производством помогут сократить расходы еще на 0,5–1,5 млрд руб. Развитие системы послепродажного обслуживания позволит увеличить прибыль корпорации на 1,5–3 млрд руб.

Однако, как оказывается, для решения всех проблем отрасли этих мер недостаточно: предприятиям двигателестроения может понадобиться более глубокая реструктуризация с пересмотром портфеля производимой продукции. Первый сценарий развития ОДК заключается в отказе от амбиций на гражданском рынке, и сосредоточивание на военной продукции, где позиции России до сих пор остаются сильными. Этот вариант сократит продуктовый портфель и затраты на 18 млрд руб. В тоже время он потребует и господдержки на 50 млрд руб.

На тропе войны

Эксперты Strategy Partners прогнозируют, что до 2025 года выйти на мировой рынок российским двигателистам не удастся. Большинство мировых авиагигантов уже определились с силовыми установками для своих новых проектов. Так, Россия не смогла участвовать в проектах MRJ (Mitsubishi), C-Series (Bombardier), C919 (Comac), A350 и A320neo (Airbus), Boeing-737MAX, Boeing-777X и Boeing-787-10X. Единственное окно возможностей для российского двигателестроения может дать в 2016 году проект YPX (Kawasaki), претендовать на установку в нем способен двигатель ПД-14.

Вторая концепция предусматривает выполнение специальных задач и постепенный долгосрочный выход на гражданский рынок. Это потребует из бюджета 126 млрд руб., но сократит затраты на 26 млрд руб. Этот вариант предполагает, что ММП им. В. В. Чернышева будет закрыто, а пермский «Авиадвигатель» сокращен. При этом НПО «Сатурн» и ПМЗ будут постепенно переориентированы на производство газотурбинных установок и компонентов к ним. В рамках третьего варианта стратегии, который предполагает максимальное сохранение портфеля заказов, потребуется вложить 180 млрд руб. Этот вариант предполагает лишь закрытие ММП им. В. В. Чернышева путем переноса производства на другие площадки.

Главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий отмечает, что мировой опыт двигателестроителей показывает, что лучший вариант развития отрасли — сочетание военных и гражданских программ. «Спрос на военные и гражданские продукты неравномерен и сглаживает друг друга»,— отмечает эксперт. По его словам, если отрасли не хватает денег, то можно идти на компромиссы. «В этом случае соблазнительным вариантом является отказ от гражданской продукции, так как военные заказы никуда не денутся, а гражданские больших денег не приносят»,— полагает эксперт.

Сергей Стариков

«Предприятия двигателестроения в 2013 году заработают 165 млрд руб.»

— интервью —

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК), как и весь российский авиапром, переживает не лучшие времена. Долги предприятий превышают их годовые выручки. О том, как отрасль выходит из кризиса, в своем интервью СЕРГЕЮ СТАРИКОВУ рассказал гендиректор компании ВЛАДИСЛАВ МАСАЛОВ.

АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

— В прошлом году предприятиями ОДК были выполнены работы по государственным контрактам на сумму 27 млрд руб. Как вырос государственный оборонный заказ на 2013 год?

— Гособоронзаказ в 2013 году вырос на 25%. В настоящее время у нас уже заключены контракты на сумму 33,6 млрд руб. Кроме того, мы рассчитываем на заключение контракта с ОАК на сумму порядка 1,087 млрд руб. по ремонту АЛ-31Ф и АЛ-21, а также сервисному обслуживанию парка авиационных двигателей. Результат оказался лучше ожиданий. Это цифры без учета контракта на поставку двигателей ПС-90А76, который мы заключили с ОАК в июле этого года. Исходя из прогнозируемой выручки, которая в 2013 году составит 165 млрд руб., доля госзаказа и военно-технического сотрудничества в общем объеме продаж корпорации составит 32–35%.

— Весной «Вертолеты России» заключили госконтракт на разработку перспективного скоростного вертолета. В каком состоянии эта работа?

— Кроме эскизного проекта конструкторское бюро нашего дивизиона «Вертолетные двигатели» ведет работу по отработке критических технологий по отдельным элементам перспективного двигателя, в том числе с использованием малоразмерного двигателя-демонстратора ВК-800. Основная цель работ — разработка принципиально новых технических решений, которые до сих пор не применялись в газотурбинных двигателях.

— Завершение сертификационных испытаний двигателя ТВ7-117В и получение сертификата запланировано на 2014 год. Укладываетесь ли в эти сроки?

— В 2013 году планируется завершение предварительных испытаний, включая летно-конструкторские, после чего приступим к сертификации двигателя. В настоящее время в испытаниях задействованы более 10 двигателей ТВ7-117В, включая летные образцы. Сертификация двигателя должна быть проведена в 2014 году, сейчас мы не видим серьезных проблем, которые могли бы повлиять на перенос сроков.

— В апреле все наблюдали за стартом американской ракеты-носителя Antares с двигателем НК-33. Можно ли говорить о том, что подписанный опционный контракт с Aerojet на поставку 50 двигателей будет переведен в твердый?

— Сейчас мы готовимся ко второму старту Antares с реальной полезной нагрузкой. Запуск запланирован на сентябрь 2013 года. Итоговое решение по заключению контракта будет принято не ранее конца года.

— Разработчик Antares — компания Orbital Sciences Corporation — рассматривает возможность применения в составе ракеты двигателей РД-180 производства НПО «Энергомаш»?

— Американские партнеры имеют право рассматривать все реальные и перспективные ракетные двигатели. Мы исходим из того, что в составе Antares наш НК-33 продемонстрировал свои возможности. Кроме того, мы имеем необходимое разрешение правительства РФ на экспорт в США ракетных двигателей НК-33 и последующее их использование на Antares. Для ОДК важно сотрудничество с американскими компаниями, но приоритетной задачей по-прежнему остается обеспечение успешного пуска российского носителя «Союз-2-1в». Ракета готова, ее первые летные испытания запланированы на конец 2013 года.

— Готова ли ОДК начать серийное производство этих двигателей?

— Работы по подготовке производства в Самаре идут полным ходом. Специалисты уже воспроизвели около 50% технологических процессов по изготовлению НК-33. Идет комплексная модернизация и техперевооружение предприятия. Новое оборудование способно изготовить любые детали и узлы этого двигателя. Общий объем инвестиций в обновление всего самарского комплекса, по предварительным оценкам до 2020 года, составит около 17 млрд руб., включая средства федерального бюджета.

— Как идет работа по двигателю для Т-50?

— Опытно-конструкторские работы по двигателю второго этапа для истребителя пятого поколения завершатся в конце 2015 года. До конца 2013 года будет завершено техническое проектирование двигателя второго этапа и выпущена документация для изготовления демонстраторов газогенератора и двигателя. В следующем году запланировано изготовление и начало испытаний опытных газогенераторов и двигателя-демонстратора. Разработка двигателя второго этапа ведется в тесной кооперации между предприятиями дивизиона «Двигатели для боевой авиации». КБ-интегратором по разработке двигателя определен филиал УМПО КБ. им. Люльки. В кооперации также задействованы московский «Салют» и уфимский «Мотор». Серийное производство этих двигателей будет организовано на УМПО.

— В какой стадии сейчас находится работа над ПД-14, предназначенным для МС-21?

— Уже изготовлен и прошел испытания двигатель-демонстратор. В планах также выпуск конструкторской документации на привязку ПД-14 к летающей лаборатории для проведения летных испытаний в середине 2014 года. Помимо получения сертификата АР МАК, для ПД-14 очень важна сертификация EASA. Конструирование по европейским стандартам с самого начала даст продукту гораздо больше шансов стать конкурентоспособным.