

авиастроение

«Иркутский авиазавод вышел в лидеры отрасли по выработке на одного рабочего»

Магистральный пассажирский самолет МС-21 должен стать основой гражданской программы производства Объединенной авиастроительной корпорации после 2016 года. На вопросы о ходе реализации проекта и модернизации Иркутского авиазавода ответил президент ОАО «Корпорация „Иркут“» **Олег Демченко**.

— интервью —

— В каком статусе сейчас находится программа МС-21? Что сделано за последний год?

— Главное — мы завершили разработку конструкторской документации по планеру и приступили к производству первых четырех самолетов для летных и статических испытаний. Параллельно идут прочностные и ресурсные испытания элементов конструкции. Среди них —

кессоны крыла и отсеки фюзеляжа — цилиндрический и хвостовой. Созданы и активно участвуют в программе МС-21 центры компетенций ОАК, такие как «Аэрокомползит» и «ОАК — Центр комплексирования». Продолжается технологическая модернизация Иркутского авиазавода.

Безусловно, это далеко неполный перечень наших работ. Например, совместно с «Аэрофлотом» мы значительно продвинулись в создании комплекса технических

средств обучения. На авиасалоне МАКС-2013 мы покажем пилотажный процедурный тренажер самолета МС-21, который разрабатывается с учетом современных стандартов и пожеланий эксплуатантов. В дальнейшем тренажер будет доработан по результатам летных сертификационных испытаний и передан в учебный центр для подготовки летного персонала.

— Проведены ли все необходимые работы по модернизации

производственных мощностей для запуска серийного производства МС-21?

— Кардинальное техническое перевооружение Иркутского авиационного завода стартовало в 2005 году, когда у корпорации «Иркут» появилась прибыль от экспортных поставок истребителей. Объем инвестиций в ИАЗ в 2005–2011 годы составил порядка 12 млрд руб. Это позволило вывести на качественно новый уровень заготовительное и механосборочное производство, ввести в строй современные линии нанесения покрытий, перейти на цифровые технологии, внедрить методы контроля качества, соответствующие мировым стандартам. Техническое перевооружение шло параллельно с подготовкой кадров. В результате ИАЗ вышел в лидеры отрасли по выработке на одного рабочего, которая превысила 3,5 млн руб.

Новое оборудование интенсивно используется при производстве истребителей Су-30МК и Су-30СМ, учебно-боевых самолетов Як-130, комплектующих для лайнеров Airbus A320.

Сейчас мы вступили в завершающую стадию подготовки производства МС-21 — создание автоматизированного комплекса окончательной сборки самолетов. Наш сборочный цех сегодня уже подготовлен для установки новой сборочной линии, на которой будут строиться все самолеты МС-21, начиная с опытных. Всего до 2016 года на техническое перевооружение Иркутского авиационного завода планируется направить еще свыше 20 млрд руб.

— Все ли в порядке с финансированием программы? Какой объем средств уже потрачен и сколько еще предстоит?

— Планы выполняют все участники финансирования программы — государство, корпорация «Иркут» и привлеченные нами инвесторы. На сегодняшний день рас-



ходы по программе составили многим более 40 млрд руб.

Проект МС-21 активно поддерживает государство, включившее эту тему в утвержденную в конце 2012 года программу развития авиационной промышленности. На проект в период с 2008 по 2023 год запланировано выделить около 170 млрд руб. Почти половина этой суммы приходится на бюджет, вторая половина — внебюджетное финансирование, включая собственные и привлеченные средства корпорации, а также собственные средства соисполнителей. Нашим стратегическим партнером стал Сбербанк России, который предоставил «Иркуту» инвестиционный кредит на сумму \$1 млрд.

— Планируется ли сдвигать сроки сертификационных испытаний самолета?

— Основным объемом работ по сертификации запланирован на 2016 год. Получение сертификата типа запланировано на 2017 год.

— Как обстоят дела с производством двигателя для МС-21?

— ПД-14, создание которого ведет «Объединенная двигателестроительная корпорация», станет отечественным двигателем самолета МС-21. Мы находимся в постоянном контакте с нашими партнерами и увязываем наши планы. Кроме этого, в проекте используется и западный двигатель компании Pratt and Whitney.

Интервью взял Денис Попов



МС-21 — проект семейства пассажирских среднемагистральных самолетов, разрабатываемых ОКБ имени Яковлева и корпорацией «Иркут». Программа включает в себя создание самолетов МС-21-200 вместимостью 130–176 мест и удлиненную версию МС-21-300 вместимостью 160–212 мест. Средняя дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой составляет 3645 км и 3863 км соответственно.

Самолет планируется оснащать двумя типами двигателей по выбору заказчика — отечественным ПД-14 производства пермского завода

«Авиадвигатель» и зарубежным PW1400G производства американской компании Pratt & Whitney. В настоящее время идет процесс изготовления и испытаний элементов конструкции самолета, успешно испытаны прототипы композитного крыла, на испытания в Центральный аэрогидродинамический институт им. профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) передан опытный отсек цилиндрической части фюзеляжа.

По состоянию на сегодняшний день подписаны контракты и соглашения на поставку свыше 250 самолетов МС-21, из них 135 — твердые контракты.

Электронная экономия

— закупки —

Экономить на закупках в авиастроении неэффективно — для повышения эффективности необходимы другие механизмы. Электронные торговые площадки позволяют авиастроительным компаниям снижать свои затраты без необходимости рисковать качеством закупаемой продукции, считает коммерческий директор международного центра электронных торгов B2B-Center Андрей Бойко.

Снижение затрат путем закупки более дешевого аналога в авиастроении недопустимо: экономить на качестве, тем более когда речь идет о безопасности людей, нельзя. Но экономии можно достичь за счет оптимизации закупок сопутствующих товаров и услуг.

В процессе закупок в авиации применяется несколько критериев оценки предложений участников. Критерий цены не всегда является определяющим, поскольку для заказчика важны другие параметры: качество продукции, сроки ее поставки, условия исполнения контракта и т. д. Для этих целей в функционале некоторых электронных торговых площадок (ЭТП) предусмотрена возможность введения дополнительных элементов закупочных процедур: переторжки, подачи альтернативных предложений, предварительного квалификационного отбора и прочих опций.

Внедрение технологии электронных закупок также позволяет повысить информационную прозрачность авиастроительных компаний. Сегодня уже действует закон №223-ФЗ, который регулирует закупочную деятельность предприятий с госдолей более 50%, — а большинство российских авиастроительных корпораций принадлежат государству. В ближайшем будущем в отрасли ожидается централизация закупок, что должно положительно сказаться на бизнесе предприятий авиапрома. Причем для этого уже есть необходимая инфраструктура: программное



обеспечение, база поставщиков, отраслевая ЭТП с возможностью проведения аналитики по торгам и формированию отчетности.

Крупнейшие авиастроители, например Объединенная авиастроительная корпорация, для проведения электронных закупок выбрали отраслевую торговую площадку B2B-Avia, созданную специалистами B2B-Center специально для предприятий авиационной отрасли. Компания осуществляет на площадке закупки технического оборудования и сырья, экспертиз промышленной безопасности, программного обеспечения, автомобилей и спецтехники, а также банковские услуги.

Количество организаций, проводящих торги на площадке B2B-Avia, только за первое полугодие 2013 года оказалось почти в два раза выше, чем годом ранее, показав прирост в 78%. Электронные закупки стали неотъемлемой частью торгово-закупочной деятельности этих компаний. Диапазон закупаемой продукции широк: измерительные приборы и аппаратура, канцелярские товары и оргтехника, услуги по торговле и обслуживанию автомобилей, а также маркетинговые, банковские или юридические услуги.

К примеру, ОАО «Международный аэропорт Иркутск» за послед-

ний год посредством площадки B2B-Avia осуществил закупку обслуживания систем жизнеобеспечения здания пассажирского павильона на 1,5 млн руб., причем экономия составила около 0,5 млн руб. Кроме того, аэропорт закупил посадочных талонов и багажных бирок в общей сложности на 1,37 млн руб., получив экономию в 400 тыс. руб. ОАО «КАПО им. С. П. Горбунова» заключило контракт на разработку проектной документации на реконструкцию и техническое перевооружение ангара №4 летно-испытательной станции в Казани в общей сложности на 18 млн руб., достигнув экономии почти в 5 млн руб.

При этом количество объявленных торгов в 2012 году оказалось почти в восемь раз выше, чем годом ранее, а по состоянию на 1 июля в системе было объявлено более 5 тыс. торгов. При сохранении текущих темпов роста к концу года объем торгов превысит отметку в 10 тыс. торговых процедур.

Широко также и номенклатурное разнообразие проводимых торгов: авиастроители закупают на электронных площадках запасные части для самолетов, аэродромные строительные материалы и радиотехническое оборудование, автомобили, форменную одежду, страховые медицинские услуги и многое другое. Такое разнообразие свидетельствует о том, что закупки авиастроителей интересны поставщикам, которые с помощью ЭТП расширяют каналы сбыта продукции.

Высокая конкуренция на торгах приводит к снижению стоимости закупаемой продукции, а следовательно, к повышению эффективности закупочных процессов в отрасли. Именно поэтому крупные авиастроители в этом году продолжают наращивать долю электронных торгов в общем объеме закупок. Подводя итог, можно смело сказать, что создание культуры электронных закупок в авиационной отрасли приведет к повышению эффективности бизнеса всех участников рынка — как заказчиков, так и поставщиков.

**ЕДИНСТВО
ВО МНОЖЕСТВЕ**

ПД-14
Перспективный двигатель для ближне- и среднемагистральных самолетов

**ОАО «Управляющая компания
«Объединенная двигателестроительная корпорация»**
Россия, 121357, г. Москва, ул. Верейская, д. 29, стр. 141
e-mail: info@uk-odk.ru web: www.uk-odk.ru