итоги года ульяновская область

Взлет по двум направлениям

Западные санкции, оказавшие влияние на авиационный кластер Ульяновской области, привели к тому, что правительство региона, позиционирующего себя как «авиационная столица» и развивающегося под брендом «К взлету готов!», меняет направление «взлета» с европейского на азиатское. В то же время в облправительстве отмечают, что готовы работать и с Западом, и с Востоком. По мнению экспертов, переориентация только на Юго-Восточную Азию не поможет и авиапром не должен выпадать из кооперационных цепочек — наоборот, сформировавшийся курс рубля открывает окно возможностей для российских и иностранных компаний.

ПРЕСС-СЛУЖБА ЗАО «АВИАСТАР-СП»

Большой заказ на производство Ил-76МД-90А дает ульяновскому авиакластеру устойчивость на многие годы

— авиация —

Кластер столкнулся с отказами

В 2014 году произошло сразу несколько событий, оказавших влияние на планы развития авиационного кластера Ульяновской области. События на Украине привели к тому, что реализация российско-украинского проекта возобновления производства самолета Ан-124 «Руслан» (держателем техдокументации является украинское госпредприятие «Антонов») стала практически невозможной. Госконцерн «Укроборонпром» еще в апреле «временно приостановил все отгрузки» в Россию продукции двойного назначения, а президент Украины Петр Порошенко 17 июня дал распоряжение СНБО прекратить сотрудничество с Россией в военно-промышленном комплексе (Ан-124 относится к продукции двойного назначения, и предполагалось, что именно Минобороны РФ должно стать заказчиком производства 20 самолетов Ан-124 новой генерации). После первых же заявлений Запада и США о санкциях против России последовала реакция резидентов ульяновской аэропортовой особой экономической зоны (ПОЭЗ). В марте прозвучало заявление президента канадской корпорации Bombardier Inc. Пьера Бодуэна о том, что совместный с «Ростехом» проект создания в Ульяновске СП по сборке самолетов Q400 может быть отложен из-за событий на Украине, фактически приостановил реализацию своего проекта ООО «Авиационный завод „Витязь“» (проект завода по производству самолетов DHC-6 Twin Otter канадской компании Viking Air), отказалась в связи с санкциями от своих намерений и американская AAR Corporation (проект создания логистического центра в ПОЭЗ).

Надежда на госзаказ

Между тем в правительстве региона считают, что существенного влияния на развитие авиационного кластера региона эти явления не окажут. «Во всех этих явлениях есть как отрицательные, так и положительные моменты, — считает первый вице-премьер правительства Ульяновской области Александр Смекалин (курирует инвестиции, экономику и финансы). По его словам, среди резидентов ПОЭЗ «и вправду не такая высокая активность европейских партнеров, как была сначала», «зато сейчас идет активное общение по возможным проектам с Китаем, Индией, Кореей». Вице-премьер также отмечает, что федеральным центром расширен перечень видов деятельности резидентов ПОЭЗ, теперь допускается производство комплектующих, логистика, а это расширяет возможности привлечения российских и азиатских инвесторов, и не только чисто авиационного направления, но и более широкого назначения продукции, «тем самым усиливая авиационную составляющую». «Авиакластер — очень актуальный проект и, может, сегодня актуален более, чем в любой другой момент, если учесть планы правительства России по развитию авиастроения. И если притормозилось с западными инвесторами, то с ОАК, наоборот, дела пошли хорошо», — подчеркнул вице-премьер.

В облправительстве уверяют, что в этом году начался процесс становления Ульяновска как центра развития транспортной авиации России. «„Авиастар-СП“ станет основной самолетостроительной площадкой будущей бизнес-единицы ОАК — „ОАК — Транспортные самолеты Ильюшин“, и правительство региона прилагает усилия к тому, чтобы она разместилась именно в Ульяновске», — подчеркивает курирующий авиапром первый вице-премьер Вильдан Зиннуров.

Напомним, самолет Ил-76 МД-90А — это глубокая модернизация военно-транспортного Ил-76. Новый самолет имеет современную авионику, «стеклянную кабину» (приборная панель пилотов, где вместо многочисленных аналоговых приборов установлены цифровые дисплеи), новые экономичные двигатели, усиленные планер и шасси, что позволило повысить грузоподъемность воздушного судна на 15%, а топливную эффективность на 15–17%. Ульяновский самолетостроительный завод ЗАО «Авиастар-СП» получил заказ Минобороны РФ на строительство 39 самолетов Ил-76 МД-90А, кроме того, планируется произвести до 2030 года 31 самолет-заправщик Ил-78 М2. Предполагается, что суммарно на весь заказ будет потрачено порядка 280 млрд рублей. Первый полет опытного образца модернизированного воздушного судна состоялся в сентябре 2012 года, а в ноябре 2014 года был передан заказчику первый серийный Ил-76 МД-90А. В конце декабря 2014 года «Авиастар» должен передать заказчику следующий самолет серии, в 2015 году планируется выпустить еще три самолета, к 2018 году серия должна составлять 17–18 самолетов в год.

Присутствовавший на торжественной церемонии передачи заказчику первого серийного Ил-76 МД-90А гендиректор ОАО «Ил» Сергей Сергеев, отвечая на вопросы «Итогов года», заявил, что «производство самолетов на „Авиастаре“ будет просто в колоссальных объемах», и помимо новой модификации Ил-76 на этой площадке планируется окончательная сборка российско-индийского транспортника МТА (в русском варианте — МТС — многоцелевой транспортный самолет, разрабатываемый ОАО «Ил» совместно с ведущей индийской авиастроительной компанией Hindustan Aeronautics Limited), а также производство семейства новых перспективных транспортных самолетов по программе «Ермак» (должны заменить Ан-22 и Ан-124, начать разработку планируется в 2016 году с выходом на серию в 2023–2024 годах). Кроме того, правительство региона намерено также добиваться загрузки «Авиастара» и заказами на производство самолетов Ил-114. Это двухмоторный самолет для местных и региональных воздушных линий, выпускался в Ташкенте, построено 17 машин; осенью 2014 года Владимир Путин поддержал идею разработки на базе Ил-114 современного пассажирского самолета. «Наш авиакластер — отличная база для производства нового самолета. Мы должны доказать и убедительно донести до федерального центра, что в Ульяновской области есть соответствующие опыт и компетенции. Именно мы должны стать базой для производства Ил-114», — заявил в ноябре на заседании Наблюдательного совета Консорциума «Ульяновск-авиа» губернатор Ульяновской области Сергей Морозов. Господин Сергеев не исключает этого варианта, правда, отмечая, что решение будет приниматься «исходя из возможностей в первую очередь „Авиастара“, а также ВАСО и каких-то других предприятий, с учетом наличия их кадрового потенциала и оснащенности».

Кроме того, господин Морозов считает, что кластер «обязан принять участие» и в российско-китайском проекте создания широкофюзеляжного самолета, первый полет которого планируется на 2022 год. По мнению губернатора, «как минимум, крыло для будущего широкофюзеляжного самолета должно производиться на заводе по производству авиационных композиционных материалов „АэроКомпозит-Ульяновск“», и объем заказа может составить не менее пяти миллиардов рублей.

«То, что в этом году „Авиастар“ ничего не потерял, а только приобрел — это точно, мы приобрели работу для завода на долгие-долгие годы вперед», — сказал «Итогам года» гендиректор самолетостроительного завода Сергей Дементьев.

Заглянуть в открытое окно

Но если будущее «Авиастара», которое во многом зависит от государственных программ, относительно предсказуемо, то руководство ульяновского филиала ОАО «ОЭЗ» (управляющая компания ПОЭЗ) называет ситуацию «очень неоднозначной». «Да, отрицательная сторона существенная, западные проекты по политическим причинам затормозились. Но, с другой стороны, образовалось новое окно возможностей из-за меняющегося курса рубля, когда стоимость труда в России стала даже ниже, чем по аналогичным профессиям в Китае, в то же время становится чрезвычайно выгодным экспорт. Именно сейчас есть смысл сынициировать проекты по импортозамещению и даже экспорту российских авиационных предприятий. То есть во многом для авиакластера ситуация выгодная, но насколько окно возможностей будет долгосрочным и успеют ли им воспользоваться наши инвесторы, неизвестно», — отметил руководитель филиала Денис Барышников. В создавшейся ситуации он видит возможности дальнейшего развития ПОЭЗ в сегменте реализации проектов по импортозамещению товаров массового спроса, а географически — сотрудничество со странами Юго-Восточной и Восточной Азии, «которые находятся в нейтральном или позитивном к России геополитическом сегменте». Что касается импорта современных западных высоких технологий, то «через крупный бизнес, подверженный политическому влиянию, путь пока закрыт», но новые западные резиденты в сфере среднего и малого бизнеса могут появиться, потому что экономическая ситуация становится и для них чрезвычайно выгодной, заметил господин Барышников.

«В развитии авиакластера серьезных изменений и провалов не будет. Сегодня в сфере гражданской авиации совместных проектов с Востоком стало даже больше, чем с Западом, но вектор развития не меняется, просто он расширяется, мы сохраняем контакты с западными инвесторами, готовы работать и с Западом, и с Востоком и осуществлять трансферт самых передовых технологий, независимо от того, с какой они стороны», — добавил Александр Смекалин.

Впрочем, эксперты смотрят на ситуацию менее оптимистично. «Все политические и экономические события этого года оказали на ульяновский авиакластер крайне негативное влияние», — считает гендиректор компании «Инфомост консалтинг» Борис Рыбак. По его мнению, «в авиации, и даже в военной, нет национальных границ», и современный американский истребитель F-35 на 38% английский, на 20% — японский, все остальное — с миру по нитке». «И все, кто выпадает из этой тенденции, крутятся на месте, и прогресс там будет очень медленный», — подчеркнул эксперт. По его мнению, ориентироваться на российских инвесторов — мало: «Нам нужны современные технологии, и отворачиваться от Запада нельзя. Рано или поздно все это кончится. А российским инвесторам все эти особые экономические зоны не нужны — они могут делать деньги другими путями».

Глава аналитической службы отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев полагает, что ситуация для ульяновского авиакластера далеко не фатальная. «Пока можно предположить, что гособоронзаказ не уменьшится, и радикальных изменений в худшую сторону в деятельности кластера, связанной с „Авиастаром“, не произойдет». Большой проблемы в импорте технологий тоже, по его мнению, не будет — «опыт заимствования технологий через третьи страны в Советском Союзе был довольно успешный», «но нужны не столько технологии, сколько встраивание в кооперационные цепочки». «С таким курсом рубля для нас открылось окно возможностей в качестве экспортера, когда продукция становится конкурентоспособной по цене, и предприятиям ульяновского авиакластера было бы выгодно производить для западных компаний какие-то детали, шестеренки и прочее, став поставщиками третьего уровня. И если бы в свое время руководство ульяновского кластера не оставило на полдороги свое взаимодействие с Европейским партнерством аэрокосмических кластеров, то в этот кризис ульяновские предприятия вошли бы с твердыми контрактами, становящимися все выгоднее с каждым месяцем. В любом случае сегодня надо смотреть в обе стороны — и в Азию, и в Европу», — подчеркнул эксперт.

Сергей Титов

Что такое ульяновский авиационный кластер

Ульяновский авиационный кластер как форма взаимодействия географически соседствующих взаимосвязанных предприятий в целях ускоренного развития и повышения конкурентоспособности (согласно классической теории Майкла Портера) начал формироваться в 2009 году, когда было подписано соглашение между региональным правительством, Корпорацией развития Ульяновской области и 17 предприятиями и организациями региона о создании Консорциума «Научно-образовательно-производственный кластер „Ульяновск-Авиа“». В сентябре 2012 года ульяновский авиакластер официально принят в Европейское партнерство аэрокосмических кластеров (EACP). В 2014 году в него входило 69 предприятий и организаций. Ядром авиакластера является ульяновский самолетостроительный завод ЗАО «Авиастар-СП», вторая важнейшая площадка взаимодействия — единственная в России портовая особая экономическая зона (ПОЭЗ), создаваемая на базе аэропорта «Ульяновск-Восточный», среди значимых участников авиакластера также завод «Аэрокомпозит», авиакомпания «Волга-Днепр», Ульяновское КБ приборостроения (ОАО УКБП), филиалы ОАО «Туполев», НИАТ и ВИАМ, УВАУ ГА.