

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Авиастроение

Четверг 20 августа 2015 №150 (5660 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

15 Зачем Минобороны передает ОАК и «Вертолетам России» свои лучшие авиаремонтные предприятия

15 Кого, как и почему мы знаем. Первый медиарейтинг авиапроизводственных компаний страны

16 Какой будет доля MC-21 в глобальных перевозках



Почему, несмотря и даже вопреки тому, что далеко не все протоколы о намерениях и даже информация о подписании контрактов воплощаются в поставки самолетов клиентам, ОАК продолжает расширять взаимодействие не только с отечественными, но и с зарубежными авиаперевозчиками, часть из которых работает в зоне риска?

Курс на сближение

— маркетинг —

● По состоянию на август 2015 года в эксплуатации находится 56 самолетов SSJ100. В общей сложности SSJ100 выполняли более 80 000 коммерческих рейсов продолжительностью свыше 115 000 летных часов с начала эксплуатации в апреле 2011 года.

Срыв контракта

Сообщения о заключении контракта на поставку самолетов — один из основных видов новостей от авиапроизводителей. Важнее разве что информация о поставках. Но далеко не за всеми протоколами о намерениях и даже информацией о контрактах в дальнейшем следуют сообщения о поставке самолетов клиентам. Критики программы SSJ часто указывают на слишком большой процент таких неисполненных намерений. Например, в 2010 году был подписан контракт на 30 SSJ 100, которые должны были быть поставлены в 2012–2015 годах индонезийской авиакомпании Kartika Airlines. Это было не просто парадной акцией в ходе авиасалона в Фарнборо: переговоры начались еще в 2008 году, да и в сообщении «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) использовалась формулировка «контракт» и «твердый заказ». Увы, весной 2013 года авиакомпания прекратила полеты.

Еще одна индонезийская авиакомпания, Sky Aviation, все-таки получила три из заказанных ею SuperJet. Однако в 2014 году она прекратила полеты — правда, не окончательно, но все три SSJ 100 числятся «на хранении». Аналогичные истории происходят со многими заказчиками российского лайнера. Их не получают или используют сравнительно недолго. Вряд ли в этом виноват самолет: в современном авиабизнесе балансирование на грани рентабельности скорее норма, чем исключение — даже ведущие авиакомпании мира имеют прибыль в несколько процентов и рады даже такому результату. А поскольку SSJ 100 предназначен для региональных маршрутов, его заказчиками и покупателями часто становятся авиакомпании, ориентированные на недорогие внутренние перевоз-



Пока в эксплуатации всего 56 самолетов SSJ100. Но они уже летают. И не только в России.

ки. Именно в этой области много стартапов, которые испытывают повышенные риски, и иногда эти риски воплощаются в суровую реальность.

Самый крупный зарубежный эксплуатант SSJ 100 — мексиканская Interjet. В мае в Мексику из Венеции вылетел 15-й SSJ 100, предназначенный для этой авиакомпании. В Италии на него было установлено оборудование пассажирского салона — ее осуществляет SuperJet International, совместное предприятие «Сухого» и итальянской Alenia Aeronautica. Эта компания специально создана для продажи SuperJet на «западных рынках». Пока че-

рез нее поставлено лишь 15 самолетов для Interjet. Всего мексиканцы планируют получить 30 SSJ 100.

Первым европейским клиентом SuperJet International должна была стать бельгийская авиакомпания VLM: письмо о намерениях было подписано в октябре прошлого года. Компания должна была получить два SSJ, первый из которых — в апреле нынешнего года. Но в марте VLM объявила о переносе сроков поставок. Компания заказала самолеты в модификации с увеличенной до 4578 км дальностью полета SSJ 100 LR. Однако эта версия еще не сертифицирована Европейским агентством по безопасности авиаперевозок, и процесс сертификации может завершиться в конце года.

Зона плохой видимости

— импортозамещение —

Несмотря на сокращение бюджетов, госпрограмма «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» не пострадала. Сохранили финансирование приоритетные проекты госпрограммы: среднемагистральный самолет MC-21, перспективный двигатель ПД-14, вертолеты Ми-38 и Ка-62. Однако обратная сторона господдержки — монополизм импортозамещения, что ведет отрасль к инженерной и технологической изоляции.

Структурные манипуляции

Разумеется, Россия должна обладать собственной авиационной промышленностью, которая к тому же служит мощнейшим катализатором развития других отраслей экономики. И в этом ключевое государственная поддержка авиапрому, безусловно, необходима. Вместе с тем можно вспомнить слова Андрея Богинского, заместителя министра промышленности и торговли Минпромторга, сказанные им ровно два года назад, накануне авиасалона МАКС-2013: «Благодаря господдержке наша авиационная промышленность пережила сложности мирового кризиса 2008 года с меньшими потерями, чем многие другие отрасли. Благодаря господдержке предприятия проводят техническое перевооружение, получают заказы как на гражданскую, так и на военную продукцию. Однако, заглядывая в будущее, мы понимаем, что авиационный сектор должен уметь работать по глобальным рыночным правилам».

Действительно, благодаря господдержке реального кризиса в авиапроме не было за все почти 25 лет новой российской экономики. Были затяжные трудности, но отрасль, пусть со значительными потерями, сохранила прежнюю структуру.

Система управления, впрочем, изменилась радикально. Интеграционные процессы 2000-х годов привели к интересным результатам.

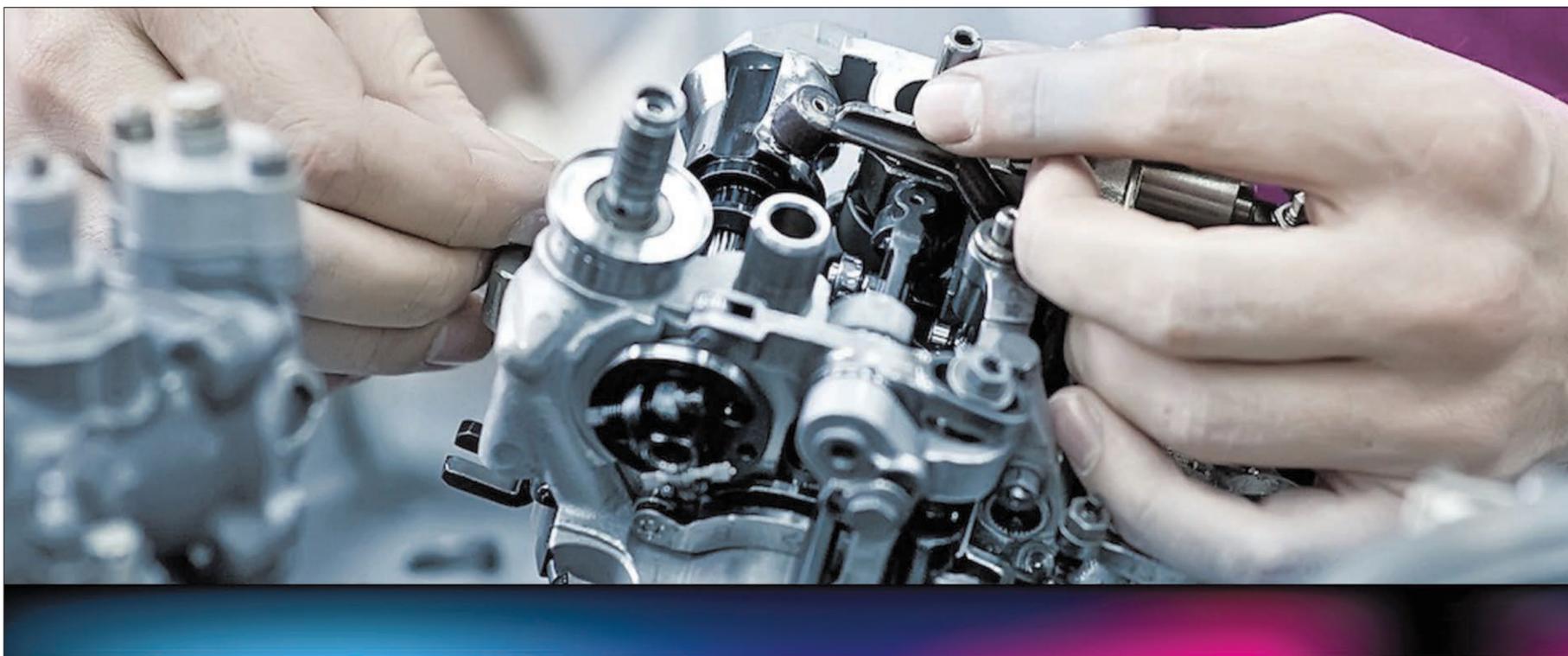
В самолетостроении почти все сборочное производство сосредоточилось в рамках Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Государству в лице Росимущества принадлежит 85,3% акций ПАО ОАК, Внешэкономбанку — 8,5%, остальное — частным акционерам.

Все вертолетостроительные предприятия объединены в холдинг «Вертолеты России», который стал дочерней компанией объединенной промышленной корпорации (ОПК) «Оборонпром». В свою очередь, ОПК «Оборонпром» на 58,32% принадлежит госкорпорации «Ростех», еще 27,82% акций владеет государство, в числе остальных акционеров ОАО РСК МиГ (5,79%), Республика Татарстан (5,4%), ОАО «Рособоронэкспорт» (2,22%), ОАО «Роствертол» (0,45%). Такая же ситуация и в двигателестроительной отрасли: практически все предприятия вошли в Объединенную двигателестроительную корпорацию, которая, в свою очередь, является дочерней компанией «Оборонпрома».

После кадровых изменений в ОАК в начале текущего года, когда пост президента корпорации занял бывший заместитель министра промышленности и торговли Юрий Слюсарь, а прежний глава ОАК Михаил Погосын сохранил за собой только пост генерального конструктора, высказывались предположения, что ОАК тоже войдет в «Ростех». Пока, впрочем, в этом и нет особой необходимости, поскольку деятельность ОАК и «Ростеха» координируется в рабочем порядке, а «Ростех» имеет мощные рычаги воздействия на ОАК через поставки комплектующих, не неся при этом формальной ответственности за самолетостроительные программы ОАК.

с16

с16



Взлетно-посадочные устройства
Силловые установки и системы двигателей
Система кондиционирования
Топливная и гидравлическая системы
Система пожарной защиты
Система электроснабжения

Кислородная система
Исполнительные механизмы
Средства десантирования
Парашютные системы
Средства обслуживания авиационной техники
Авиационно-сервисный центр

technodinamika.ru

ТЕХНОДИНАМИКА

Задавая новые стандарты

