

Авиастроение

Вторник 27 августа 2019 №153 (6633 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

14 Россия и Китай почти готовы подписать соглашение о производстве тяжелого вертолета

16 Мировые авиационные державы борются за первенство в создании скоростного вертолета

Новый среднемагистральный узкофюзеляжный российский самолет MC-21–300 и российско-китайский широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет CR929, беспилотные летательные аппараты, вертолет К-62 в новой конфигурации — вот далеко не весь список новинок, которые презентуют на МАКС-2019 в Жуковском. Организаторы авиасалона обещают и насыщенную деловую программу: впервые МАКС проводится при участии иностранного партнера, а российские авиапредприятия получают возможность пообщаться с крупными заказчиками в рамках «Дня поставщика».

По МАКСимальной шкале

— событие —

Един в трех экземплярах
Самой значимой частью статической и летной программы нынешнего МАКСа станет блок гражданской, а не военной авиации. «На МАКС-2019 будет представлена вся линейка самолетов Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, с 2018 года входит в госкорпорацию „Ростех“). Основной акцент в этом году будет сделан на гражданских проектах», — рассказал „Ъ“ директор департамента корпоративных коммуникаций ОАК Станислав Зуев.
Главным событием летной и статической программы МАКС-2019 станет демонстрация отечественного пассажирского узкофюзеляжного самолета MC-21–300. Сегодня MC-21 — это полноценный авиалайнер, на который есть почти две сотни заказов. Корпорация «Иркут» привезет в Жуковский сразу три опытных экземпляра самолета MC-21. Один из них заявлен в летной программе выставки, второй будет представлен на общей статической стоянке.
А третий — с пассажирским салоном — будет доступен для просмотра будущим требовательным пассажирам — гостям авиасалона. «Если экстерьер самолета MC-21 хорошо известен, то лайнер с пассажирским салоном будет показан впервые», — сообщил заместитель генерального директора по маркетингу и продажам гражданской авиатехники корпорации «Иркут» Кирилл Будаев. Салон нового российского самолета выполнен в двухклассной компоновке, в нем установлены туалетные и кухонные модули, но так как эта машина участвует в программе летных испытаний, на месте последних четырех рядов кресел располагается специальное измерительное оборудование, рассказал он.
Программу SSJ 100 представят два воздушных судна: одно примет участие в летной программе авиасалона, второе будет демонстрироваться на статической стоянке.
На МАКСе будет широко представлена вертолетная тематика. Одним из новых экспонатов, на котором акцентируют внимание публики организаторы авиасалона, является вертолет «Ансат», созданный Казанским вертолетным заводом, где сейчас развивается его серийное производство. Впервые покажут в Жуковском вертолет К-62 в новой конфигурации. «Ансаты» на МАКСе были и раньше, но в нынешнем году машина довольно существенно обновлена и удлинена, оснащена французским двигателем и австрийским редуктором, благодаря чему сократились расходы на ее содержание в эксплуатации.



Через два года после церемонии выкатки первого MC-21 в Иркутске сразу три самолета прилетят в Жуковский своим ходом

Великая китайская экспозиция
Новинки для МАКС-2019 приготовили и зарубежные авиастроители. Впервые в России будут демонстрироваться бразильский ближнемагистральный самолет Embraer E-195E2 и швейцарский бизнес-джет Pilatus PC-24.
Прилетит и новый дальнемагистральный Airbus A350–900 с серийным номером MSN002. Это первый авиалайнер, где установлены некоторые технологии Airbus Connected Experience. Как заявил „Ъ“ глава российского представительства Airbus Жюльен Франьятт, ряд инновационных элементов «умного» салона впервые продемонстрируют именно в России. По его словам, это важно

для Airbus, поскольку «МАКС — уникальная возможность встретиться с игроками отрасли и показать уровень сотрудничества с российскими предприятиями» (см. интервью с ним на этой странице).
В целом в текущем году свою продукцию и услуги будут демонстрировать аэрокосмические предприятия из 32 государств мира. Традиционно огромный интерес к выставке со стороны мировых авиапроизводителей, представителей вооруженных сил и гражданских авиакомпаний. Национальные павильоны сформировали Франция, Германия, Швейцария, Канада, Бельгия, Чехия, Иран и Белоруссия.
Но самую масштабную композицию сформировала Китайская Народная Республика, которая впервые выступает официальным партнером российского авиасалона. «В павильоне площадью 3 тыс. кв. м и примерно

400 кв. м на статической экспозиции (там они покажут натурные образцы беспилотников) разместятся больше 20 компаний из Китая», — рассказал генеральный директор ОАО «Авиасалон» Александр Левин.
В числе экспонентов будет и крупнейший совместный проект России и Китая — широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет CR929, который на паритетных началах разрабатывается российской ОАК и китайской COMAC. Этот лайнер ранее выставляли только в Шанхае, так что МАКС-2019 является первой зарубежной командировкой нового совместного проекта. В рамках МАКСа запланировано проведение специального российско-китайский форум делового сотрудничества, где китайская делегация представит о крупных проектах в авиапроме.
Всего же в авиасалоне участвует более 800 компаний. «Все ведущие

зарубежные компании и корпорации подтвердили свое участие в авиасалоне. Это такие компании, как Airbus, Safran Group, Thales, Boeing, Honeywell, Embraer, Rolls-Royce, Leonardo, Breton, BDLI, DLR, BrahMos, CERBA и другие», — отметили „Ъ“ в пресс-службе Минпромторга.
Взлет регионов
Как и на прошлом МАКСе, в ходе выставки будет работать площадка для кратких деловых встреч Match Making. Но кроме того, регионы России, в которых сосредоточены авиационные предприятия (Татарстан, Пермский край, Ульяновская и Самарская области и другие), тоже приедут на МАКС большими делегациями. «Коллективная экспозиция авиационных регионов «Сделано в России» — это представление авиационной промышленности России в разрезе территорий, на кото-

рых она развивается», — заявили „Ъ“ в пресс-службе Минпромторга России. — Посещение экспозиции будет уникальной возможностью ознакомиться с жизнью и работой десятков региональных предприятий, заводов, научных организаций, занятых в сферах самолетостроения и производства космической техники». В рамках павильона «Сделано в России» под руководством АНО «Межрегиональный авиационный кластер» пройдет мероприятие под названием «День поставщика авиастроительных предприятий». «Это будет мероприятие по решению проблем крупных предприятий авиаотрасли. Проблемы, о которых идет речь, связаны с действующими санкциями, связанными с поставками комплектующих, сырья и материалов», — рассказал глава АНО «Межрегиональный авиационный кластер» Денис Барышников.

«Мы на пороге третьей революции в аэрокосмическом секторе»

— конъюнктура —

Глава представительства Airbus в России ЖЮЛЬЕН ФРАНЬЯТТ считает, что Россия продолжит оставаться самым привлекательным авиационным рынком на территории бывшего СССР еще как минимум 20 лет. По оценкам компании, к 2037 году количество россиян, пользующихся воздушным транспортом, вырастет более чем вдвое.
— Каков прогноз компании по рынку авиатехники в мире?
— Если мы посмотрим на мировой рынок, то увидим, что спрос на новые лайнеры в ближайшие 20 лет оценивается в 37 390 новых пассажирских и грузовых самолетов. К числу драйверов роста следует отнести рост расходов населения в 2,4 раза в странах с формирующейся рыночной экономикой, а также более высокие реальные доходы и почти двукратное увеличение среднего класса во всем мире. На долю развивающихся стран будет приходиться более 60% экономического роста, а количество поездок на душу населения в этих странах увеличится в 2,5 раза.



Как видим, сегодня наблюдается растущая тенденция к использованию воздушных судов для самых разных целей, причем современные самолеты размывают границы между рыночными сегментами. Так, узкофюзеляжные лайнеры очень часто используются при дальних перелетах, в то время как широкофюзеляжные самолеты могут эксплуатироваться и на короткие расстояния, которые ранее обслуживались исключительно узкофюзеляжными суда-

ми. Эти реалии побудили нас разрабатывать новую категоризацию воздушных судов — малые, средние, большие и сверхбольшие, которая более точно отражает особенности эксплуатации самолетов авиакомпаниями.
В сегменте «малых» самолетов, где конкурирует большинство современных узкофюзеляжных лайнеров, спрос прогнозируется на уровне 28 550 машин. Что касается «среднего» сегмента, который характеризуется большей вместимостью и дальностью полетов, он представлен младшими моделями широкофюзеляжных лайнеров и дальнемагистральными узкофюзеляжными самолетами. В этом сегменте Airbus прогнозирует спрос на уровне 5480 пассажирских и грузовых воздушных судов. Что касается дополнительных провозных мощностей и увеличенной дальности полета, мы выделяем сегмент «больших» воздушных судов, где представлено большинство эксплуатируемых сегодня A350. Здесь мы оцениваем потребность рынка на уровне 1760 самолетов. В сегменте «сверхбольших» самолетов с высокой провозной способностью и максимальной дальностью полета, таких как A350–1000, в ближай-

шие 20 лет Airbus ожидает спрос на уровне 1590 машин.
— А по рынку в России и СНГ?
— На этих рынках мы видим рост в секторе воздушного транспорта. Туризм и бизнес остаются ключевыми факторами, которые способствуют росту спроса на новое поколение более экономичных самолетов. В ближайшие 20 лет авиакомпаниям России и СНГ потребуется около 1220 пассажирских лайнеров на общую сумму \$175 млрд. В течение следующих двух десятилетий пассажиропоток в России и СНГ будет расти в среднем на 4,1% в год, причем основной вклад в это развитие будет вносить именно Россия. К 2037 году число тех, кто предпочитает авиаперелеты другим видам транспорта, увеличится более чем вдвое.
В России и СНГ в сегменте «малых» самолетов, где сегодня конкурирует большинство узкофюзеляжных лайнеров, мы ожидаем спрос на уровне 998 новых пассажирских самолетов. В «среднем» сегменте, где, как мы и говорили, представлены младшие модели широкофюзеляжных лайнеров и дальнемагистральные узкофюзеляжные самолеты, та-

кие как A321LR и XLR, Airbus оценивает спрос в 140 машин. На рынке «больших» самолетов, которые представлены в основном моделями A350–900 и A330–900, мы ожидаем потребность в 39 пассажирских самолетах. Если говорить о «сверхбольших» лайнерах, таких как A350–1000, мы предвидим спрос на уровне 44 самолетов.
Если говорить только о России, то здесь предполагаемый спрос в ближайшие два десятилетия составит около 1000 единиц, большинство из которых придется как раз на самолеты малой размерности.
— Повлияли ли торговые войны на показатели продаж самолетов в мире и какое влияние они могут оказать в будущем?
— В торговой войне нет победителей. Такая ситуация в целом является нездоровой для бизнеса. Все представители этой отрасли — от производителей до авиакомпаний и пассажиров — процветают в атмосфере стабильности и торгового сотрудничества, а не конфликта. Всяческое подталкивание к торговому конфликту угрожает здоровому развитию всей аэрокосмической промышленности. Как известно, долгосрочное плани-

рование является ключевым моментом в авиационной отрасли. Авиакомпании строят планы на пять-десять лет вперед и даже больше, точно так же, как и авиапроизводители.
Ис-за введения пошлин и в отсутствие конкуренции растут цены. В таких условиях ценность, которую авиакомпания приносит конкретным направлениям и странам, снижается. Это сказывается и на пассажирах. Что уж тут говорить, даже налоговые поступления в государства сокращаются. Словом, не выигрывает никто. Компания Airbus всячески выступает за здоровую деловую обстановку.
— За какими трендами следят производители новых моделей?
— Сегодня мы на пороге третьей революции в аэрокосмическом секторе: это технологические разработки на стыке сразу нескольких дисциплин в сочетании с нарастающей глобализацией и прорывными инновациями в сфере гражданской авиации. Среди ключевых трендов, стоящих у истоков третьей революции, — цифровизация, устойчивое развитие и городская воздушная мобильность.
Интервью взял Алексей Екимович