



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«АВИАСТРОЕНИЕ»

СЛИЯНИЕ И РАЗРУШЕНИЕ

Библейское «и съели тощие и худые коровы прежних семь коров тучных... но не приметно было, что они вошли в утробу их: они были так же худы видом, как и сначала» — словно писанное с натуры описание российской экономики последних двух лет. Поиск эффективного собственника, как правило оканчивающийся разбазариванием активов некогда эффективной компании, не обошел стороной и авиацию. Альянсу региональных авиакомпаний AirUnion указали на частый срыв рейсов, долги за авиатопливо и завышенную цену билетов. В итоге, как известно, госпакет акций компаний, входящих в альянс, был передан «эффективному собственнику». Последний предложил вполне здравую идею создания на базе альянса альтернативы «Аэрофлота» с упором на внутреннюю маршрутную сеть. Но что-то застопорилось с придумыванием названия компании, а потом входящие в альянс компании стали заведомыми судами по банкротным делам. Самолеты их попали под арест, маршрутную сеть растащили более жизнеспособные авиаторы, а поставщики керосина вовсе потеряли надежду на возвращение долгов со стороны нового владельца авиакомпании и сами задумались о банкротстве. Очевидно, они станут следующими в цепочке предприятий, ждущих прихода «эффективного собственника».

При этом в создаваемой компании нет даже организационной ясности. «Атлант-Союз», который должен был стать костяком нового перевозчика (а Внуково — базовым аэропортом) с идеей распрощался как минимум до конца этого года. Кто именно будет руководить новой структурой — тоже не ясно: слишком много претендентов на эту роль. Да еще кризис, который совсем не вовремя сделал авиатранспортный бизнес нерентабельным, а заказчиков современных российских самолетов, некоторые из которых даже построены в металле, неплатежеспособными. Впрочем, неутешительный прогноз по восстановлению авиатранспортного бизнеса может сказаться на отрасли положительно. Во всяком случае, «эффективные собственники» другими авиакомпаниями какое-то время интересоваться не будут.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

НЕРАВНЫЙ СЧЕТ

У РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ОСТАЕТСЯ ПОТРЕБНОСТЬ В САМОЛЕТАХ, НЕСМОТРИ НА КРИЗИС И ПАДЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК, ПОСКОЛЬКУ ФЛОТ НАДО ЕСЛИ НЕ РАСШИРЯТЬ, ТО, ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, ОБНОВЛЯТЬ. ОДНАКО ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА РОССИЙСКОЙ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ ПО-ПРЕЖНЕМУ ВЫГЛЯДИТ СКРОМНЕЕ ПО СРАВНЕНИЮ С ИНОСТРАННЫМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ. ВАЛЕНТИН СЕРГЕЕВ



SSJ — ПЕРВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ, РАЗРАБОТАННЫЙ В РОССИИ ПОСЛЕ РАСПАДА СССР. СПРОС НА НЕГО ОЦЕНИВАЕТСЯ МИНИМУМ В 350 МАШИН

С МЕЧТОЙ О НЕБЕ Кризис, обваливший мировую экономику в 2008 году, является самым крупным глобальным экономическим потрясением со времен второй мировой войны, а потому многие аналитики сходятся во мнении, что 2009 год скорее обозначит точку прекращения падения, нежели обнаружит хоть сколько-нибудь значительные признаки роста. По прогнозам МВФ, рост мировой экономики в 2009 году составит всего лишь 0,2%. В 2010 году мировая экономика начнет медленно выбираться из кризиса, хотя ожидаемый показатель роста в 3% далек от аналогичных показателей периода экономического бума 2003–2008 годов. В феврале и Минэкономразвития России изменило собственные предыдущие прогнозы, понизив предварительную оценку роста ВВП РФ в 2008 году до 5,6% с прежних 6,0%. МВФ и ОЭСР в своем прогнозе от марта полагают, что в силу чрезвычайно высокой зависимости от сырьевого экспорта Россия станет одной из самых стремительно падающих экономик. Безусловно, та-

ЕМКОСТЬ РЕГИОНАЛЬНО-БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНОГО СЕГМЕНТА (60–120 КРЕСЕЛ) ДО 2028 ГОДА СОСТАВИТ БОЛЕЕ 6,5 ТЫС. САМОЛЕТОВ, ИЗ КОТОРЫХ ДОЛЯ РОССИИ И СНГ — ПРИМЕРНО 6%



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

кой прогноз привел к значительному изменению планов развития бизнеса всеми без исключения авиакомпаниями.

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) признают факт «сжатия спроса на продукцию гражданской авиационной промышленности, тесно связанного с падением объемов ВВП и потребности в перевозках».

Тем не менее ОАК, объединившая основные конструкторские и производственные активы российской авиационной промышленности, исходит в прогнозах в основном из имеющегося портфеля заказов и собственных бизнес-планов. Портфель твердых и предварительных заказов граждан-

ских самолетов ОАК, по данным на июль, состоял из 158 магистральных и региональных самолетов (см. таблицу). Осуществить их поставку планируется в 2009–2014 годах; таким образом, в год должно быть произведено в среднем по 31 самолету. Это высокий темп. До сих пор ежегодный объем поставок не превышал десятка единиц. Нужно отметить, что как минимум 63 самолета из этого портфеля предназначены для иностранных заказчиков, а еще 6 — для управления делами президента и МЧС России.

«Периодические спады закономерны для мировой экономической системы и носят, как правило, среднесрочный

ОАО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД

ЭЛЕКТРОСТАЛЬ

Поставщик предприятий аэрокосмической отрасли

г. Электросталь, Московская область, www.elsteel.ru

Реклама