



ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВ

ПРОБЛЕМА РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА — НЕСПОСОБНОСТЬ ВЫПУСТИТЬ В ОГОВОРЕННЫЕ СРОКИ ДОСТАТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ

характер. Также важно отметить, что рынок авиационных перевозок и авиапроизводства характеризуется цикличностью, где рост сменяется спадом и наоборот. Принимая во внимание анализ статистических данных по развитию отрасли с учетом негативных факторов, можно сказать, что кризисные явления оказывают лишь временное влияние на снижение темпов роста (либо падение рынка), а затем в течение, как правило, трех лет рынок выходит на прежние темпы развития и рост», — говорит Ольга Каюкова, директор по связям с общественностью «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС).

В портфель заказов ОАК входят магистральные Ил-96-300, Ил-96-400Т, Ту-204-100В и Ту-204СМ и региональный Ан-148, которые производятся или могут производиться Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО), ульяновским авиазаводом «Авиастар-СП» или Казанским авиационно-производственным объединением. Однако большинство заказов — более 70% — носят предварительный характер. Практика же показывает, что предзаказы в России нередко остаются на бумаге.

Более того, этот план составлен без учета продаж нового реактивного регионального самолета Sukhoi Superjet

ПО ПРОГНОЗАМ IATA, ВЫРУЧКА АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ В 2009 ГОДУ СНИЗИТСЯ НА 15%, ЧТО СОСТАВИТ \$448 МЛРД, УБЫТКИ СОСТАВЯТ \$9 МЛРД

100 (SSJ) производства ГСС, дочерней компании госхолдинга «Сухой», и итальянской Alenia Aeronautica. ГСС, судя по отчету за 2008 год, планирует продать 285 самолетов на российском и постсоветском пространстве и 755 к 2024 году — на мировом рынке. Исходя из этого, производственный план предусматривает выпуск не менее 70 самолетов в год. «По нашим оценкам, емкость регионально-ближнемагистрального сегмента от 60–120 кресел до 2028 года составит более 6,5 тыс. самолетов, из которых доля России и СНГ — примерно 6%. Эти показатели соотносятся и с оценками ведущих мировых авиапроизводителей. Спрос российских авиакомпаний на региональные и ближнемагистральные самолеты оценивается на уровне 350–400 штук, что составляет около 35% от общей потребности в парке», — говорит Ольга Каюкова.

ДЕНЬГИ РЕШАЮТ ВСЕ Стимулировать спрос авиастроители предлагают деньгами. В частности, поддержкой лизинговых схем закупок самолетов, в том числе путем увеличения размера субсидий авиакомпаниям. Речь может идти о выделении из бюджета 30 млрд рублей на эти цели.

Такая мера может помочь реализовать амбициозные планы ОАК. В частности, окупить программу выпуска семейства региональных реактивных самолетов Ан-148 на ВАСО. Окупаемость, по подсчетам специалистов корпорации, будет достигнута при выпуске 200–250 самолетов. «При выходе на темп выпуска более 24 самолетов в год проект станет обеспечивать возврат инвестиций», — заявили ВГ в ОАК.

Еще одной своей потенциально успешной программой ОАК считает производство среднемагистрального самолета Ту-204СМ. Завершить сертификацию этой модификации самолета Ту-204, наиболее крупными эксплуатантами которого в настоящее время являются авиакомпании «Владивосток Авиа» и Red Wings, планируется в 2010 году. «Авиастар-СП» в данный момент способен выпускать по одному Ту-204 в месяц.

При этом в ОАК признают, что наряду с чисто производственными проблемами помешать реализации планов корпорации может нехватка людских ресурсов. «На пике производственной загрузки „Авиастар-СП“ может не хватать до 800 основных производственных ра-

бочих (ОПР)», — говорит представитель ОАК. ВАСО в 2008 году увеличило число ОПР на 120 человек.

ЧУЖИЕ КРЫЛЬЯ Крупнейшие мировые производители авиатехники американский Boeing и европейский Airbus существенно расширили свое присутствие в России за последние пять лет. Их суда уже занимают, по разным оценкам, от трети до половины парка российских перевозчиков.

По данным Airclaims на середину июля, из 915 коммерческих пассажирских и грузовых самолетов, эксплуатируемых в России, 200 единиц составляют воздушные суда Boeing, 124 — Airbus, 591 единица — самолеты советского и российского производства.

Согласно уточненному прогнозу Boeing, подготовленному к Международному авиационно-космическому салону (МАКС-2009) в Жуковском, России и странам Центральной Азии в ближайшие 20 лет понадобится 1570 коммерческих самолетов. В основном — 1050 штук — так называемых однопроходных самолетов по терминологии специалистов Boeing, к которым относятся прежде всего среднемагистральные Boeing 737 и А320.

То есть каждый год авиакомпании должны получать по 78 самолетов, и можно предположить, что уж не меньше половины от этого количества придется на Россию.

Для сравнения: в августе 2005 года Boeing прогнозировал, что России и странам СНГ понадобится 1340 →

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ ОАК НА ПОСТАВКУ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ				
ЗАКАЗЧИК	СТАТУС ЗАКАЗА	ТИП ВОЗДУШНОГО СУДНА	КОЛИЧЕСТВО	ПЕРИОД ПОСТАВКИ
IRAN AIR TOUR (ИРАН)	ТВЕРДЫЙ	ТУ-204СМ	5	2011-2012
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ИРАНА (ИРАН)	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ТУ-204СМ	50	2010-2018
«АТЛАНТ-СОЮЗ»/«РОСАВИА»	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ТУ-204СМ	15	2011-2012
RED WINGS	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ТУ-204-100В	9	2010-2012
УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛАМИ ПРЕЗИДЕНТА РФ	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ИЛ-96-300	2	2010
WORLD AVIATION MAINTENANCE (США)	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	ИЛ-96-400Т	8	2010-2014
ГТК «РОССИЯ»	ТВЕРДЫЙ	АН-148	6	2009-2010
«ПОЛЕТ»	ТВЕРДЫЙ	АН-148	10	2010-2012
«МОСКОВИЯ»	ТВЕРДЫЙ	АН-148	10 (+5)	2010-2012
«АТЛАНТ-СОЮЗ»/«РОСАВИА»	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148	30	2010-2012
«АНГАРА»	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148	4	2012-2013
УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛАМИ ПРЕЗИДЕНТА РФ	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148	2	2010
МЧС РОССИИ	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ	АН-148 МЕДИКО-ЭВАКУАЦИОННЫЙ	2	2011
ВСЕГО			158	

ПО ДАННЫМ ОАК. ПО СОСТОЯНИЮ НА 14 ИЮЛЯ 2009 ГОДА.

