

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

самолетов, из них больше половины придется на воздушные суда типа Boeing 737.

До кризиса Boeing прогнозировал потребность в самолетах в период 2008–2027 годов в 950 единиц на общую сумму \$70 млрд. Таким образом, несмотря на кризис и первоначальное удовлетворение потребностей российских авиаторов во флоте, американский производитель прогнозирует рост поставок.

Представители Boeing достаточно оптимистично смотрят на российский рынок самолетов, но признают, что с учетом кризиса речь идет не о ближнесрочной перспективе. «Наш прогноз — это еще одно подтверждение уверенности в том, что экономические трудности будут преодолены и авиакомпании будут наращивать парк современных экономических и комфортабельных самолетов», — говорит директор по связям с общественностью Boeing в России/СНГ Дмитрий Хрол.

По его словам, «Россия и СНГ — это приоритет для Boeing». «По нашим оценкам, в следующие 20 лет в этом регионе заказчикам понадобятся самолеты на сумму около \$90 млрд, — говорит господин Хрол. — И у Boeing есть все необходимые составляющие для успешного развития долгосрочных партнерских отношений с заказчиками».

Концерн Airbus, по данным представителя компании, свой подкорректированный в связи с кризисом прогноз представит не ранее сентября. Пока известно только, что Airbus несколько снизил свои ожидания в части роста пассажиропотока в России. По данным концерна, в ближайшие десять лет рост объема внутренних и международных авиаперевозок в среднем составит 5,6%, что больше, чем в среднем в мире (4,6%). Хотя еще в прошлом году европейцы прогнозировали среднегодовой рост объема авиационных перевозок в России на уровне 6,2%.

Тогда же, в марте 2008 года, Airbus предполагал, что в ближайшие 20 лет российские авиакомпании приобретут 921 пассажирский лайнер, которые понадобятся им как «для замены устаревающей техники, так и для расширения парка воздушных судов». Среди них около 800 единиц составят узкофюзеляжные самолеты, которые на настоящий момент очень активно эксплуатируются российскими авиакомпаниями, и около 120 — широкофюзеляжные лайнеры, которые позволяют удовлетворить растущий спрос на перевозки большой протяженности.

Можно предположить, что осторожный прогноз Airbus ближе к реальному положению дел в отрасли. По прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта, выручка авиаперевозчиков в 2009 году снизится на 15%, что составит \$448 млрд, убытки составят \$9 млрд. Для сравнения: после событий «9/11» выручка авиакомпаний снизилась лишь на 7%, но на восстановление утраченных позиций при довольно стабильной общемировой экономической ситуации ушло практически три года.

В нынешней же ситуации у авиакомпании просто нет денег для обслуживания лизинговых платежей. Они теряют ликвидность и возможность внешних заимствований ввиду их дороговизны. Так что деньги на «стремительную» замену парка придется испрашивать у государства. Все планы по оптимизации парков были сформированы еще до кризиса. Бизнес-планы, включая развитие маршрутных сетей, были составлены еще без учета сегодняшней ситуации. Текущие поставки ВС были спланированы и законтрактованы года два-три назад, на фоне бурного роста пассажиропотоков.

В поисках возможных решений, хоть как-то сглаживающих последствия кризиса, сегодня отрасль авиаперевозок проводит глобальную реструктуризацию. В 2008 году произошло три крупных объединения: Delta приобрела Northwest Airlines, Lufthansa договорилась о покупке Austrian Airlines, альянс Air France-KLM присоединил Alitalia. На большом количестве маршрутов снижается частота

ТЕКУЩИЕ ПОСТАВКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ БЫЛИ СПЛАНИРОВАНЫ И ЗАКОНТРАКТОВАНЫ ГОДА ДВА-ТРИ НАЗАД, НА ФОНЕ БУРНОГО РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКОВ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ЗАКАЗЧИК	ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА (ТИП САМОЛЕТА)	КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ	ОПЦИОН	СТАТУС
«АЭРОФЛОТ»	SSJ100/95B	30	0	ДОГОВОР О ПОСТАВКЕ
ФИНАНСОВАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ	SSJ100/95B	10	0	ДОГОВОР КУПИ-ПРОДАЖИ
AIRUNION	SSJ100/95B	15	15	ДОГОВОР ПОСТАВКИ
«ДАЛЬАВИА»	SSJ100/95LR	6	4	ДОГОВОР ПОСТАВКИ
ITALI	SSJ100/95LR	10	10	ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ
«АРМАВИА»	SSJ100/95LR	2	2	ДОГОВОР ПОСТАВКИ
ASSET MANAGEMENT ADVISORS	SSJ100/95LR	5	0	КОНТРАКТ
НЕНАЗЫВАЕМЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОКУПАТЕЛЬ	SSJ100/95LR	20	0	КОНТРАКТ
«АВИАЛИЗИНГ»	SSJ100/95B	24	0	КОНТРАКТ
ВСЕГО		122	31	

рейсов. Некоторым авиакомпаниям приходится и вовсе аннулировать маршруты и перестраивать маршрутные сети. А некоторые и вовсе выходят из игры.

В ближайшей перспективе эксперты предвидят реструктуризацию существующего портфеля заказов, наиболее радикальные аналитики полагают, что реструктуризация существующих сделок и снижение темпов формирования новых заказов приведет к падению темпов производства у ведущих авиапроизводителей.

НЕТ В НАЛИЧИИ «На мой взгляд, российским авиакомпаниям нужно три основных типа самолетов», — говорит бывший начальник службы планирования и развития парка воздушных судов «Аэрофлота» Сергей Колтович. Это, во-первых, региональный турбовинтовой самолет вместимостью 50–75 мест и дальностью полета до 1,5 тыс. км. Таких самолетов, по оценкам господина Колтовича, в ближайшие восемь–десять лет нужно «несколько десятков» — от 50 до 100 единиц. «Такие суда особенно нужны для подвоза пассажиров в тех аэропортах и регионах, которые претендуют на звание регионального хаба. В России наберется порядка пяти таких регионов», — считает эксперт.

Во-вторых, перевозчикам требуется новый эффективный реактивный региональный самолет, рассчитанный на перевозку 80–130 пассажиров на расстояние до 3,5 тыс. км.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ МЫ ЕЩЕ ПОЛЕТАЕМ?

Андрей Хазин, зампред комитета Совета Федерации

по экономической политике, предпринимательству и собственности:

— Полетаем. Конечно, нынешнее отечественное самолетостроение неконкурентоспособно, но поставить на нем крест было бы ошибкой. Мы были сильны в советское время в этой области, и сейчас есть шансы поднять авиапромышленность на уровень. Для этого нужно найти молодых, амбициозных людей, которые помогут вытянуть отрасль и привлекут инвестиции. Нет смысла оставлять на ключевых постах лиц советской эпохи, которые не понимают законов конкуренции и тормозят развитие.

Александр Лебедев,

владелец национальной резервной корпорации:

— Конечно, российское самолетостроение показывает неплохие результаты для периода кризиса. И не стоит противопоставлять отечественные самолеты зарубежным. В идеале нужно одновременно развивать свой авиапром и недостающие самолеты закупать за границей. Но для этого надо создавать хорошие условия не только для российской авиапромышленности, но и для ввоза иностранных самолетов. В реальности не делается ни того ни другого, и работа ОАК, в которую вложили столь много денег, неудовлетворительна. Отечественному самолетостроению не помогут такие меры, как 20-процентные пошлины на иностранные самолеты.

Андрей Нечаев, президент банка «РОССИЙСКАЯ ФИНАНСОВАЯ КОРПОРАЦИЯ»,

в 1992–1993 годах министр экономики:

— У нашей авиации есть серьезный шанс не просто выжить, а занять достойное место на мировом рынке. В военной области это факт. И технологии не потеряны — надо только перенести и применить их в гражданском секторе. Впрочем, не надо, как в советское время, стремиться все делать самим: и заклепки, и приборы ночного видения. Весь мир идет по пути кооперации. И если мы отстаем в электронике и двигателях, надо включать кооперацию. Но не просто покупать двигатели, а заманивать иностранцев в совместные производства. И не обязательно в России.

Анатолий Лисицын,

депутат Госдумы, бывший губернатор Ярославской области:

— Смотря где. На сверхмагистральных мы свою нишу давно потеряли. «Боинги» ее заняли всерьез и надолго. На этот рынок уже не вернуться никогда. А вот со своим Superjet мы вполне можем занять нишу на средних магистральных. Сейчас уже никто не говорит о выпуске старых отечественных самолетов — их век уже давно прошел. Но современные SuperJet мы должны выпускать, хотя бы для использования на внутренних перевозках.

И, наконец, среднемагистральный самолет вместимостью от 120 до чуть более 200 мест. Воздушные суда в данных сегментах нужны российским авиакомпаниям в примерно равных пропорциях, с перевесом в пользу среднемагистральных. Два последних сегмента нужны авиакомпаниям в равной пропорции — 50 на 50, каждого типа — всего около 600 машин (с учетом рынка СНГ).

Однако пока закрывает эти потребности не российский авиапром. Сегмент региональных турбовинтовых самолетов представлен только «советским» Ан-24. Иностранцы предлагают в данном сегменте — это прежде всего современный Q400 канадской компании Bombardier, уже снятые с производства Q200/300 и европейские ATR-42/72.

На сегмент региональных реактивных самолетов как раз делают ставку российские авиастроители и чиновники. Речь отчасти идет о российско-украинском Ан-148, серийное производство которого должно начаться в этом году на ВАСО, и в первую очередь о SSJ, проходящем сейчас летные испытания. Что же касается третьего упомянутого сегмента, то здесь вне конкуренции семейства Boeing 737 и A320. Существующие российские среднемагистральные самолеты Ту-204/214 и перспективный Ту-204СМ экспертов не вдохновляет: по экономике он хуже, чем Boeing 757, а последний уж скоро десять лет как снят с производства. Проект же создания нового «Магистрального самолета XXI века» (МС-21) пока только на стадии реализации, сам самолет должен выйти на рынок не ранее 2015 года.

«Дальнемагистральные самолеты в большом количестве российским авиакомпаниям не нужны. Их потребителями могут стать максимум три перевозчика — «Аэрофлот», «Трансаэро» и, возможно, S7. Впрочем, нового дальнемагистрального самолета у России тоже нет. Выпускающийся сейчас Ил-96–300 — разработка 80-х годов. К тому же заняться разработкой и выпуском нового дальнемагистрального самолета — значит вступить в жесткую конкуренцию и с Boeing с его Boeing 787 Dreamliner, и с Airbus с A350.

«Все, чего нам не хватает, уже заказано», — говорит представитель «Уральских авиалиний». В этом году компания должна начать эксплуатацию еще одного A321 в дополнение к одной имеющейся машине этого типа. В 2010 году — трех A320, десять таких машин уже эксплуатируется. Таким образом, компания продолжает политику технического перевооружения, начатую в 2006 году. Одновременно с переходом на западную технику мы продолжим постепенно избавляться от самолетов советского производства.

«Планы по производству воздушных судов (российским авиапромом) не выполняются», — говорится в отчете авиакомпании «Владивосток Авиа». — Выходом из сложившейся ситуации является эксплуатация иностранных воздушных судов». Хотя эта авиакомпания обновляет свой флот наряду с A320 и самолетами Ту-204–300. В прошлом году в компанию поступило два таких самолета.

Впрочем, представители авиапрома уверены, что их трудности временные и заводам удастся обеспечить продукцией как минимум российские авиакомпании. «Как и большинство производителей, в своих прогнозах мы ориентируемся на долгосрочный спрос на мировом рынке. В этой связи вряд ли можно игнорировать тот факт, что, по прогнозам экспертов на ближайшее десятилетие, невзирая на циклические спады и подъемы, рост производства авиатехники составит свыше 30%. Большая часть рынка по-прежнему останется за гражданскими лайнерами. Причем рынок гражданской продукции в процентном соотношении продолжит наращивать перевес по отношению к рынку продукции военной», — считает Ольга Каюкова. ■

Владислав Тетюхин, один из основателей корпорации «ВСМПО-АВИСМА»:

— Обязательно. В мире всего две общепризнанные школы авиапрома — США и России. Есть еще суммарные школы — в Англии, Германии, Франции и Италии, но они не имеют такого веса авторитета, как российская или американская. Безусловно, позволив «Боингам» зайти на наш рынок, мы получили мощнейший удар в спину. Но это не значит, что мы обязаны сдаться и ничего не предпринимать. Свои 10% на авиарынке мы вполне можем занять.

Владимир Гусев, первый зампред комитета Совета Федерации по экономической политике, предпринимательству и собственности:

— Еще как полетаем! Отечественный авиапром крайне необходим. Во-первых, для обеспечения безопасности страны. Во-вторых, для обеспечения населения недорогими перевозками. А без выпуска отечественных самолетов этого добиться невозможно.

Елена Панина, зампред комитета Госдумы по промышленности:

— И полетаем, и поедем! Развивать промышленность, в том числе и авиастроение, необходимо всегда, а в кризисное время — особенно. Те специалисты, которые говорят обратное, либо дилетанты, либо лоббисты, преследующие собственные политико-экономические цели. В России всегда была высокотехнологичная авиастроительная школа, которая утратила лидирующие позиции лишь последние 10–15 лет. Сейчас самое время наверстать упущенное, используя для этого лучший зарубежный опыт.

Борис Вольпе, исполнительный директор SAP СНГ:

— Полетаем, и на своих самолетах. Россия — авиадержава с колоссальными традициями, которые нужно развивать независимо от экономического кризиса. Развивая авиапромышленность, мы так или иначе будем развивать экономику в целом. Ведь об уровне развития страны судят по трем критериям — наличию своих банков, автомобилестроения и авиапромышленности. Последней мы можем по праву гордиться, но развивать ее нужно, не жалея средств.

Борис Титов, председатель правления группы компаний SVL, председатель «Деловой России»:

— Дешевле и безопаснее будет летать на самолетах нового поколения, до которых нам самим никогда не добраться. Даже в лучшие времена, когда за год американский Boeing производил несколько сотен самолетов, у нас появлялось шесть Ил-96. А в некоторых областях, таких как моторостроение, электроника и навигация, мы отстали навсегда. Поэтому лучше сохранять то, что есть, например военную авиацию, а в области гражданской идти на интеграцию с иностранными компаниями, строить некоторые детали для общих самолетов.