

ДЛЯ ТЕХ, КОМУ ЗА 70

СПУСТЯ ДЕСЯТЬ ЛЕТ С МОМЕНТА ЗАПУСКА ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ СЕМЕЙСТВА РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ АН-148 БУДУЩЕЕ МАШИНЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ ВЫГЛЯДИТ БЕЗОБЛАЧНЫМ. ТОЧКА РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПРОЕКТА НЕ ПРОЙДЕНА НИ РАЗРАБОТЧИКОМ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ, НИ ЭКСПЛУАТАНТАМИ. В СВОИХ ОЦЕНКАХ ЭКСПЕРТЫ СХОДЯТСЯ: АН-148 ИМЕЕТ ВСЕ ШАНСЫ СТАТЬ УСПЕШНЫМ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ, НО НА ТО, ЧТОБЫ СОКРАТИТЬ ИЗДЕРЖКИ ПРОИЗВОДСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ, НЕОБХОДИМЫ ВРЕМЯ И ИНВЕСТИЦИИ. ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ

НИШИ И ПРЕТЕНДЕНТЫ

Российская авиационная промышленность во второй половине 1990-х годов продолжала жить амбициями авиационной державы, предлагая на замену уходящим типам воздушных судов новые разработки. Ожидая роста рынка, авиастроители рассчитывали заменить Ту-134 более вместительным Ту-334, отличавшимся лучшими экономическими показателями. Однако до конца десятилетия объем авиаперевозок снижался, и на рубеже веков потребовался менее вместительный, чем Ту-134Б, 70-местный реактивный лайнер. Объявленный государством тендер в 2002 году выявил победителя: им стал «Российский региональный самолет» (RRJ, впоследствии переименованный в Sukhoi Superjet, SSJ). Разработчик этой машины «Гражданские самолеты Сухого» изначально предполагал вывод на рынок семейства региональных машин, включая базовую версию на 75 мест, а также варианты на 55–60 и 95 мест.

Также в начале 2000-х работам по созданию регионального реактивного самолета дал старт украинский разработчик АНТК имени Антонова (ныне госпредприятие «Антонов»). Новая машина, 70-местный Ан-148, также должна была стать базовой в семействе, которое планировалось пополнить удлиненной версией, а также грузовой модификацией и бизнес-джетом.

Названные разработчиками сроки сертификации новых машин не вызвали существенных опасений у эксплуатантов: ожидалось, что к моменту вывода из эксплуатации Ту-134 новинки уже встанут на крыло и будут запущены в серийное производство. Однако, как и в случае со многими другими отечественными проектами, оптимизм оказался неоправданным. Из-за несоответствия требованиям по уровню шума «тушка» была выведена с международных линий. Рост цен на авиатопливо, подорожание процедур поддержания летной годности привели к тому, что авиакомпании стали в массовом порядке выводить из эксплуатации старые лайнеры, еще не исчерпавшие рабочий ресурс. Показателем пример «Аэрофлота», который в одночасье поставил на прикол оставшиеся восемь лайнеров советского производства, мотивировав это решение убытками от их эксплуатации. Это решение далось национальному перевозчику непросто, отказавшись от неэффективных самолетов, он потерял и ряд линий.

К середине 2011 года в российских авиакомпаниях «на крыле» оставалось около 90 «тушек», часть из которых — лайнеры деловой авиации. А еще пять лет назад в российских авиакомпаниях летало более 160 бортов. Крупнейшими эксплуатантами сегодня являются «ЮТэйр-Экспресс» (25 самолетов), «Ямал» и «Оренбургские авиалинии». Казалось бы, такая численность парка несколько лет будет стабильной, так как лайнеры заняли свою нишу, связанную с эксплуатационными характеристиками самолета: Ту-134 может совершать посадку на полосы с низкой несущей способностью, при сильном боковом ветре. Однако после катастрофы лайнера авиакомпании «Русджет» под Петрозавод-



ЭКСПЛУАТАЦИЯ АН-148 ПРИНОСИТ ПРИБЫЛЬ, ЕСЛИ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАЛЕТ САМОЛЕТА ПРЕВЫШАЕТ 300 ЧАСОВ, ЧТО ПОКА ЯВЛЯЕТСЯ НЕДОСТИЖИМЫМ ПОКАЗАТЕЛЕМ

ском президент РФ Дмитрий Медведев поставил вопрос целесообразности продолжения эксплуатации «тушек». Решение, вскоре объявленное Минтрансом, выглядит как приговор самолету: после 1 января 2012 года его эксплуатация будет возможна в случае оснащения системами предупреждения столкновения в воздухе и предупреждения об опасном сближении с поверхностью. К концу июня подобными приборами оснащено только девять бортов, по прогнозам замминистра транспорта Валерия Окулова, до конца года их число увеличится не больше чем вдвое. Правда, главный конструктор Ту-134 Александр Шенгардт уточняет, что число этих лайнеров, доработанных с установкой необходимой аппаратуры, составляет 30 бортов по сближению в воздухе и 16 бортов — по приближению к земле, но стоит напомнить, что часть «тушек» принадлежит госструктурам.

Таким образом, в парке отечественных авиаперевозчиков возник пробел: раньше Ту-134 вместимостью около 75

мест (Ту134Б — 96 мест) был промежуточным звеном между 50-местными турбовинтовыми Ан-24 и реактивными Як-42, способными перевозить до 120 человек. Сегодня потребности авиакомпаний в самолетах такой размерности оценить сложно, так как многие компании используют на линиях воздушные суда, не оптимальные по вместимости. Однако по прогнозам ГосНИИ гражданской авиации до 2020 года российским перевозчикам потребуется от 145 до 176 магистральных самолетов вместимостью от 85 до 110 кресел, а также 100–110 реактивных региональных бортов вместимостью от 60 до 85 кресел.

Когда у российских авиакомпаний возникла потребность в среднемагистральных лайнерах, решение находилось быстро: перевозчики закупили самолеты семейств Boeing 737 или Airbus A320, сертифицированных в России. По состоянию на начало 2011 года российские перевозчики эксплуатировали 224 иностранных лайнера такой размерности. Для справки: новых отечественных Ту-204 и Ту-214 всех модификаций в России эксплуатируется 25 штук. Но когда речь заходит о региональных машинах, за граница нам не помощник. Дело в том, что в этой размерности выпускаются реактивные Embraer ERJ-

170 и Bombardier CRJ-700 — современные 70-местные лайнеры, завоевавшие популярность на всех континентах; готовы побороться за заказчиков китайский ARJ-21 и японский MRJ. Однако у этих машин нет сертификата типа, выдаваемого Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета, и их коммерческая эксплуатация в России невозможна. Других современных реактивных лайнеров такой размерности не существует, кроме Ан-148.

КОНКУРЕНТЫ ИЛИ ПАРТНЕРЫ? Длительное время SSJ 100 и Ан-148 воспринимались авиационным сообществом как конкуренты. Особенно подогрело эти настроения выведение на рынок 99-местной версии антоновской машины Ан-158. Многочисленные заявления Михаила Погосяна (ранее главы «Сухого», а теперь также президента ОАК), Алексея Федорова (экс-президента ОАК), Дмитрия Кивы (президента—генерального конструктора «Антонова») и Александра Рубцова (генерального директора лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.», ИФК) по поводу того, что у самолетов разные ниши, воспринимались скептически.

70-МЕСТНЫЙ АН-148 СТАЛ БАЗОВОЙ МОДЕЛЬЮ, НА ОСНОВЕ КОТОРОЙ ПЛАНИРОВАЛОСЬ СОЗДАТЬ УДЛИНЕННУЮ ВЕРСИЮ САМОЛЕТА, ГРУЗОВУЮ МАШИНУ БИЗНЕС-ДЖЕТ