

На взлет идут одни «старрики»

Когда один процент — это уже удача



Смотрите на RusCable.Ru в разделе «Видео»

Десятки демонстрационных полетов, сотни авиакомпаний, миллиардные контракты, трагедия с пилотажной группой «Русские витязи» накануне открытия выставки, а также гнетущая погода, непомерно высокие цены, бесконечные пробки на подъезде к Жуковскому... Таким запомнился прошедший Международный авиационно-космический салон МАКС-2009. У многих специалистов и наблюдателей он оставил противоречивые чувства.

Авиационная промышленность по самой своей сути — средоточие наиболее передовых, новейших технологий. А военная авиация — технологический авангард авиапрома. Во всем мире — и в СССР тоже, конечно. Но с распадом страны бюджетным баловням пришлось выживать, осваивая рынок. Ельцинское лихолетье пережили на советских заводах — не до прорывных технологий было. А как только Россия начала оживать, стал очевиден уровень отставания даже в самых привилегированных отраслях отечественной промышленности.

Для поддержания некоего приемлемого технолого-производственного уровня в феврале 2006 г. была создана фактически госмонополия —

ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация». По сути — министерство авиастроения под эгидой авиационной холдинговой компании «Сухой». Программа реформирования ОАК предусматривает государственные вливания в отрасль в размере 121,8 миллиарда рублей! Ведь по признанию главы ОАК Алексея Федорова, компания вынуждена производить старые и убыточные самолеты Ту-204 и Ту-214: «Убыток с каждого произведенного Ту-204 составляет 200 миллионов рублей, с каждого Ту-214 — еще больше». Планируемый же к выпуску в 2011 году Ту-204СМ конкурентоспособен только при условии протекционистских мер.

*МиГ-35 — многоцелевой российский истребитель поколения «4++».
Имеет две модификации —
одноместную МиГ-35 и двухместную МиГ-35Д*



Sukhoi Superjet 100 — российский ближнемагистральный пассажирский самолет. Рассчитан на перевозку до 98 пассажиров на расстояние до 4400 км



Для сравнения: за последние несколько лет на проект F-22 Raptor правительство США выделило корпорации Lockheed Martin 62 миллиарда долларов, и им же еще 223 миллиарда долларов на проект F-35. Boeing под Super Hornet получил каких-то 42 миллиарда долларов. Впрочем, общая сумма заказов Boeing составила 328 миллиардов — на 3 процента меньше прошлого года: все-таки, на дворе кризис.

Но, вернемся на родную землю: на докапитализацию компании «Сухой» сегодня необходимо выделить из федерального бюджета 3,2 миллиарда рублей. И еще 15 миллиардов рублей — на докапитализацию «МиГ». А ведь мы гордимся, что с 2004 г. финансирование отечественного авиапрома со стороны государства увеличилось в 20 раз, и даже в этом году из бюджета было выделено... 8 миллиардов рублей. И при таких деньгах ОАК расплывется на несколько направлений. Причем «первое и главное направление инвестиций, по словам А.Федорова, — это десять новых проектов, которые сейчас есть у ОАК. В частности, это МиГ-35, Як-130, Ил-112, Ан-148, Sukhoi Superjet 100... Такого количества новых проектов одновременно не запускала ни одна компания в мире».

Очевидно, поэтому и досталось ОАК от главы российского правительства Владимира Путина: «Целый ряд контрактов ОАО «ОАК» на поставку самолетов, как внутри страны, так и иностранным заказчикам, принес вовсе не прибыль, а прямые убытки. Прошу ОАК и заинтересованные ведомства детально проанализировать такую ситуацию и предоставить предложения, которые впредь исключили бы повторение подобных ошибок... Авиастроителям пора

избавляться от иллюзий того, что государство будет бесконечно покрывать убытки, вытаскивать предприятия из долговой ямы, исправлять ошибки менеджмента».

В аналитической записке Министерства транспорта Российской Федерации говорится, что авиакомпании, «если они хотят продолжать летать» (!), должны к 2015 году закупить в общей сложности не менее 1400 новых пассажирских самолетов и 1150 вертолетов. Если к этому добавить государственные заказы и экспорт, то необходимость в воздушных судах возрастает соответственно до 2800 самолетов и 2200 вертолетов.

По мнению экспертов Boeing, обнародованному накануне открытия МАКСа, емкость рынка гражданских самолетов в России и СНГ составляет 90 миллиардов долларов или 1570 самолетов. Больше половины из потребных самолетов составят узкофюзеляжные машины (55 процентов), треть — широкофюзеляжные, 9 процентов — региональные и 4 процента — сверхместимые широкофюзеляжные самолеты типа Boeing-747. Общемировой же спрос на различные виды самолетов (прежде всего узкофюзеляжных) составит в течение ближайших 20 лет 3,2 триллиона долларов.

Что нам перепадет от такого лакомого пирога? Да практически ничего! Судите сами. По данным Минпромторга РФ, в 1990 году доля самолетов, сделанных внутри страны, составляла 26 процентов от общего числа авиасудов в мире, а сегодня доля России на мировом рынке — 1 процент.

Что скрывается за этим 1 процентом? Безусловная удача, приуроченная к МАКСу-2009, — надежда на возрождение крупнейшего в мире серийного транс-



Пилотажная группа «Patrouille de France»

портного самолета Ан-124 «Руслан». Причем грузоподъемность будет увеличена со 130 до 150 тонн, а дальность полета составит 4 тысячи километров при максимальной загрузке. Экипаж самолета сократится до 3 человек благодаря появлению новых систем управления и глубокой модернизации авиационного оборудования. Президент группы компаний «Волга-Днепр» Алексей Исайкин сообщил, что потребность в Ан-124 составляет около 100 самолетов до 2010 года. Из них 40 машин закажет компания

«Волга-Днепр», а 60 самолетов будут распределены как заказ Минобороны РФ и пойдут на экспорт. Проблема этого соглашения — в непредсказуемости перспектив партнерства с Украиной.

Та же проблема — и с общепризнанной конструкторской удачей, оставшегося на Украине АНТК имени Антонова — транспортным самолетом Ан-70. Характерен интерес к нему Минобороны Германии. В 2006 году, во время очередного обострения российско-украинских отношений, правительство РФ заявило о прекращении участия в совместном с Украиной проекте по созданию Ан-70. Однако перспектива коммерческого успеха модели привела к договоренности довести проект до логического конца — запуска Ан-70 в серийное производство в сжатые сроки.

Альтернатива этому известна: совместное предприятие Научно-производственной корпорации «Иркут» с Airbus готово закупать старые пассажирские машины А320 и А321 и переоборудовать их в транспортные. Впрочем, «Иркуту» сейчас куда интереснее проекты МС-21 и Як-130, на реализацию которых выделено госфинансирование. Завершаются переговоры о поставщиках двигателей. Конкурируют Pratt&Whitney и Rolls Royce!, с одной стороны, и авионики — Rockwell Collins или российский Концерн «Авионика» с другой.



Боевой вертолет Ка-52 «Аллигатор». Предназначен для решения широкого круга боевых задач днем и ночью в любое время года

Однако куда актуальнее «магистрального самолета XXI века» (так расшифровывается МС-21) ближнемагистральные Superjet 100 и Ан-148. Успех последнего на МАКСе стал главной неожиданностью салона: за короткое время сформирован пакет заказов на 60 самолетов на сумму более 1 миллиарда долларов.

Но ставку ОАК по-прежнему делает на Superjet — совместную разработку с Boeing. Запуск этой новинки в серию непомерно затянулся. И только административный ресурс позволяет сохранить портфель заказов на 124 самолета. Теперь руководители ОАК утверждают, что осталось лишь сертифицировать двигатель. Вот только никак между собой не договорятся, когда же эта сертификация завершится — у каждого своя дата, свой календарь.

Родственная ОАК госкорпорация «Ростехнологии», занявшаяся на периферии своих забот объединением под своим крылом авиакомпаний «Россия», «Владивосток-Авиа», «Кавминводы-Авиа», «Оренбургские авиалинии» и «Саратовские авиалинии» и «Сахалинские авиатрассы» в единую авиакомпанию «Росавиа», объявила о предстоящем скором списании 150 из 200 своих самолетов. И прямо на пресс-конференции представителям Boeing и Airbus были вручены официальные запросы на приобретение 65 магистральных лайнеров. Что характерно, ни Superjet, ни Ан-148, ни МС-21 «Ростехнологии» не заинтересовали. А цена вопроса — 2 миллиарда долларов.

Сегодня со всей очевидностью следует признать, что производить полный модельный ряд самолетов нынче под силу только США. Как-то еще с ними пытаются конкурировать объединенная Европа в лице Airbus. Да и то конкуренции не получается — вспомните англо-французский сверхзвуковой Concorde: закрыли конкуренту американцы доступ в свои аэропорты — и нет Concorde. Да и европейцы тоже не ангелы: под предлогом заботы об экологии Евросоюз запретил более чем 4 тысячам авиакомпаний совершать рейсы в Европу. Шантаж: или летайте нашими авиакомпаниями, или покупайте наши самолеты Airbus.

Стать третьим центром силы на гражданском авиарынке нам в обозримой перспективе просто не по силам. Какие варианты? Очевидно, надо вливаться в международную кооперацию, причем с Airbus, где есть шанс не затеряться окончательно. Или, как, к примеру, канадский Bombardier или бразильский Embraer, искать собственную нишу в авиастроении. Но именно нишу, а не распылять средства по всему модельному ряду, когда всем мало и в итоге ничего не получается. Тут уж объединение в ОАК конкурен-



тоспособной пока еще военной авиации с остатками гражданского авиастроения России дает шанс выкарабкаться.

Как обычно, ведущие российские кабельные предприятия приняли в выставке заметное участие. И этот факт — из ряда хороших, добрых, а — главное — позитивных результатов МАКСа-2009.

Посетители стенда «Камский кабель» могли ознакомиться с продукцией предприятия для авиакосмической отрасли: образцами 70-ти основных марок, получить электронные и бумажные каталоги, задать вопросы специалистам. Кроме традиционных бортовых и монтажных проводов пермский завод представил новую номенклатуру — провода теплостойкие малогабаритные марок МС 26-13, МСЭО 26-13, МК 26-11, МКЭО 26-14 и другие.

Сотрудники предприятия, работавшие на стенде, отметили повышенный интерес к продукции завода со стороны потребителей. Представители ряда авиационных и приборостроительных предприятий выразили намерения о сотрудничестве, что свидетельствует о крепком положении ООО «Камский кабель» на рынке кабельной продукции авиационного назначения.

Лидер российской кабельной промышленности «Севкабель-Холдинг» представил на МАКСе-2009 комбинированный кабель, разработанный в научно-исследовательском институте «Севкабель». Данная продукция получила высокую оценку специалистов.

Сотрудники НИИ «Севкабель» разработали уникальный комбинированный кабель для передвижных радиорелейных станций (РРС) нового

PPC с использованием кабеля,
разработанного в НИИ «Севкабель»



поколения по техническим требованиям ОАО «Завод радиотехнического оборудования» (входит в состав концерна ПВО «Алмаз-Антей»).

Этот кабель позволяет одновременно передавать сигналы контроля, управления и связи на разных частотах, в том числе с использованием волоконно-оптического модуля, обеспечивая при этом питание элементов станции.

Вместо послесловия

В работе выставки приняли участие 711 компаний из 34 стран, в том числе 436 российских организаций. За шесть дней работы салона было заключено контрактов минимум на 10 миллиардов долларов.

Стоит обратить внимание и на такой факт: количество участников по сравнению с предыдущим МАКСом сократилось более чем на 100 компаний. На предшествовавших МАКСу выставках в Ле-Бурже заключено контрактов без малого на 100 миллиардов долларов, в Фарнборо — почти на 40 миллиардов, в Берлине — на 12 миллиардов.

Любопытно, что авиакомпания «Атлант-Союз» и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) объявили о достижении соглашения о поставках 30 самолетов Ан-148 и 15 самолетов Ту-204СМ. Тот же самый меморандум те же высокие договаривающиеся стороны подписали еще на прошлом авиасалоне в Ле-Бурже. Но еще забавнее, что сумма контрактов, о заключении которых официально объявлено на МАКСе, никак не тянет на 10 миллиардов долларов.

«Благодаря оперативной и высококвалифицированной работе сотрудников НИИ «Севкабель» над созданием комбинированного кабеля, мы смогли в кратчайшие сроки найти решение, позволившее существенно снизить массогабаритные характеристики нашей станции, упростить ее конструкцию и повысить надежность, — говорит представитель разработчика PPC нового поколения Дмитрий Лариохин. — Учитывая накопленный положительный опыт, мы надеемся на расширение сотрудничества с предприятиями «Севкабель-Холдинга» для совместного решения сложных технических задач».

И последнее, о чем хотелось сказать отдельно. Информационную поддержку Международному авиа-космическому салону регулярно оказывают ведущие СМИ. На нынешнем салоне было аккредитовано порядка трех тысяч журналистов. В этом году на смотре присутствовали сотрудники электротехнического Интернет-портала RusCable.Ru. Благодаря их работе, все посетители ресурса смогли заочно побывать на таком значимом мероприятии. Фото- и видеорепортаж с места проведения МАКС-2009 в свободном доступе были своевременно представлены на сайте www.RusCable.Ru.

*Андрей Балебанов,
Журнал «КАБЕЛЬ-news»*

Самый крупный и, безусловно, самый значимый контракт о поставке ВВС России 64 истребителей Су-27СМ, Су-30М2 и Су-35 — 80 миллиардов рублей, плюс поставка ракет к этим «сушкам» — 6 миллиардов рублей, плюс 250 миллионов долларов за 20 вертолетов Ми-17 для Объединенных Арабских Эмиратов, 1,2 миллиарда долларов по упомянутому уже соглашению «АтлантСоюз» — ОАК, 100 миллионов долларов от Индии за двигатели к МиГ-29, 2 Superjet для авиакомпании «Якутия» на 60 миллионов долларов. И, наконец, лизинговое соглашение между ВЭ-Бом и Аэрофлотом на 250 миллионов долларов за 10 Superjet. Даже если сюда еще прибавить подписанные «предконтрактные» соглашения на самолеты Ан-148 для региональных перевозок (30 — от лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко», 5 — для «Саратовских авиалиний», 4 — для «Владивосток-Авиа» и 2 для Эквадора) и среднемагистральные Ту-204 (15 — для «Атлант-Союз» и 8 — для Латинской Америки) — искомых контрактов на 10 миллиардов никак не получается...