

В. Т. Денисов
академик АЭН Украины
Л. В. Панюшкина
канд. экон. наук
Д. Д. Денисов
г. Саратов, Россия

О ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ КООПЕРАЦИИ С УКРАИНОЙ В ПАССАЖИРСКОМ И ТРАНСПОРТНОМ САМОЛЕТОСТРОЕНИИ

По прогнозам специалистов через 12 лет объем мирового рынка самолетостроения должен вырасти более чем вдвое — до 366 млрд. долларов, причем доля гражданского самолетостроения поднимется с 65 до 80 % этой суммы. В 2011 году доля России в мировом самолетостроении составляла 3,4 % (против 53 % у США) и в основном складывалась из продаж военных самолетов [1]. Что ждет Россию в будущем на мировом рынке самолетостроения?

В принятой в конце 2012 года в России Государственной программе «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» намечено увеличение выручки отрасли авиастроения в 3,5 раза, рост производительности труда в 9,4 раза, рост доли российских производителей авиационной продукции на мировом рынке до 6,3 %, рост доли российских производителей гражданской авиационной продукции на мировом рынке до 3,6 % [2].

Не следует никого убеждать в том, что планируемые результаты должны быть достигнуты, в противном

случае нас ждут негативные последствия. Россия производит два десятка гражданских самолетов в год. Авиаотрасль спасают военные заказы. Программа «Суперджет-100» себя не оправдала. На последнем авиасалоне в Ле-Бурже европейская авиастроительная корпорация Airbus подписала контракты и меморандумы о продаже 466 самолетов на сумму 68,7 миллиардов. Boeing положил в портфель заказы на сумму 66,4 миллиардов долларов. Непосредственные конкуренты SSJ-100-EmbraerE172-E2 и самолеты фирмы Bombardier законтрактованы в количестве 200 и 62 единиц соответственно. SukhoiSuperjet 100 может похвастать контрактом на 20 самолетов. Но и те заказала российская лизинговая компания «Ильюшин финанс», входящая в состав ОАК. Такие схемы практикуются для последующей передачи машин в лизинг, но по факту — купили сами у себя. От производства широкофюзеляжных самолетов наша страна в принятой программе отказывается [3].



Как видим, Россия пока сильно отстает и от участников второго эшелона — Бразилии и Канады. Между тем уже отчетливо просматривается перспектива уплотнения конкурентной среды за счет появления новых авиационных держав, прежде всего Китая и Японии.

В этом контексте единственной стратегией сохранения присутствия на рынке коммерческой авиации может быть только международная кооперация. Однако до сих пор успехи в этой области остаются весьма скромными [4].

Итальянское участие в проекте SSJ-100 не принесло этой программе ожидаемых преимуществ. Снижаются темпы российско-европейского сближения [5].

В складывающейся ситуации надежным выходом является дальнейшее развитие международной производственной кооперации с Украиной в изготовлении пассажирских, военно-транспортных, транспортных самолетов и воздушных судов для малой авиации. И если говорить о последних, то Ан-2 по сей день остается одним из популярных легких самолетов на просторах СНГ, а наибольшее их количество сосредоточено в России — более полутора тысяч. В Киеве создали модернизированную модель его Ан-2-100, главным отличием которой является наличие силовой установки с двигателем МС-14 разработки и производства запорожского АО «Мотор Сич», работающем на авиационном керосине и позволяющем экономить до 25–30 % ресурса. Стоимость переоборудования старой модели Ан-2, согласно предварительным расчетам, обойдется от 700 до 900 тысяч долларов [6]. Использование таких относительно недорогих машин позволит возродить пришедшие в упадок воздушные сообщения на местных авиалиниях, в санитарной авиации, в сельскохозяйственном производстве и т. д. Кроме того, такие машины в состоянии конкурировать с легкими многоцелевыми самолетами, выпускаемыми австрийской компанией Diamond Aircraft Industries (DAI), с которой Ростех заключил рамочное соглашение о сотрудничестве. Конечной целью его является совместное проектирование и изготовление новых летательных аппаратов вместимостью 9 и 19 пассажиров. Общий объем инвестиций в разработку и сборку новой модели самолета оценивается в 150–200 млн. долларов США [7]. Сумма немалая и ее еще надо изыскать. Кроме того, у нас в России стоят незагруженные крупные самолетостроительные предприятия, как то ОАО «ВАСО» (г. Воронеж), АО «Авиакор» (г. Самара), ОАО «Авиастар» (г. Ульяновск), ЗАО «СмАЗ» (г. Смоленск), ОАО «КАПО» (г. Казань).

Следует отметить, что возврату России на мировой рынок коммерческой авиации будет способствовать наращивание производства региональных российско-украинских самолетов Ан-148 и Ан-158. В России данные самолеты производятся в воронежском ОАО «ВАСО». Всего же в программе Ан-148/158 заняты более 120 предприятий России и производство этого семейства обеспечивает создание у нас и в Украине около 70 тыс. рабочих мест. О востребованности самолетов Ан-148 свидетельствуют такие факты, как 18 таких машин работают в парках семи авиаперевозчиков трех стран мира. Их пассажирами стали около 2 млн. человек. Шесть самолетов Ан-148 в базовом варианте Ан-148В интенсивно работают в парке ОАО «Авиакомпания Россия» и ежедневно выполняют 6–8 полетов и их среднемесячный налет — более 30 летных часов. Российские авиаперевозчики «Полет» и «Ангара» используют варианты Ан-148–100Е

повышенной до 4400 км дальности. По заказу МЧС разработан, сертифицирован и передан заказчику вариант специального назначения Ан-148ЕМ, который может быть переоборудован в любой из пяти вариантов: пассажирский, штабной и три пассажирско-медицинских варианта [8]. Министерство обороны РФ и воронежское ОАО «ВАСО» подписали контракт на поставку для ВВС России 15 самолетов Ан-148 с поставкой 2013 по 2017 годы, в том числе один в 2013 году, по четыре в год — в 2014 и 2015 годах и по три самолета в 2016 и 2017 годах [9]. Об успешной эксплуатации этих машин свидетельствует тот факт, что общий налет самолетов Ан-148 производства воронежского ВАСО с начала коммерческой эксплуатации в июле 2013 года превысил 60 тыс. часов.

Сейчас коллектив ГП «Антонов» разрабатывает ряд новых самолетов данного семейства. Это Ан-148–200 пассажироместимостью 89 человек, Ан-148–300, который сможет доставлять пассажиров на дальность до 7000 км и на его основе создается перспективный авиационный комплекс морского патрулирования и противодействия Ан-148–30ПМ. Максимальная продолжительность полета последнего составляет 10 часов, а максимальная крейсерская скорость — 850 км/час. Хотелось бы, чтобы воронежское ВАСО продолжало быть производителем данного семейства этих машин, оставаясь при этом поставщиком узлов и агрегатов для самолетов украинской сборки. Но для того, чтобы было обеспечено высокоэффективное производство самолетов Ан-148, являющееся гарантией снижения стоимости машин, необходимо выполнить обещания о строительстве технологической линии по запуску их в серию. Этот самолет составляет прямую политическую конкуренцию SSJ, который лоббирует руководитель ОАК. И в результате этого получается, что все финансирование идет на SSJ, а на производство Ан-148 денег не остается [10]. Между тем, лоббирование SSJ обойдется бюджету потерей 4–5 миллиардов долларов [11]. К сожалению, отсутствие средств на техническое перевооружение производства в ВАСО не позволяет уменьшить себестоимость самолета Ан-148 и, соответственно его отпускную цену. Последнее во многом могло бы способствовать увеличению объемов заказов на данную машину.

Большие возможности развития совместного изготовления авиатехники сулит начавшийся процесс восстановления производства тяжелого транспортного самолета грузоподъемностью 150 тонн Ан-124–100 «Руслан», который стоит на вооружении военно-транспортной авиации России. Однако процесс этот затянулся на 10 лет, хотя ГП «Антонов», АО «Мотор-Сич» и российская кампания «Волга–Днепр» давно отработывают поэтапную программу восстановления производства этого самолета. Ускорение этого процесса диктуется большим потенциалом данной машины во всех сферах мировой экономики и все возрастающим спросом на услуги «Руслана».

За последние несколько лет ГП «Антонов» разработал и сертифицировал такие варианты гражданского самолета, как Ан-124–100М и Ан-124–100–150, Ан-124–100М–150. Для возобновления же серийного производства самолета для военно-транспортной авиации предлагается новый вариант машины Ан-124–200 с модернизированными двигателями с цифровой системой управления, отвечающие требованиям Главы IV ICAO по шумам на местности и Приложению 16 Конвенции ICAO. Модер-

низированная кабина экипажа и радиоэлектронное оборудование позволили сократить состав экипажа с 6 до 3 человек, с возможностью выполнения полетов вне трасс с участием штурмана, для которого оборудуется рабочее место. Важность решения проблемы восстановления производства этого уникального самолета обусловила создание совместного производства по его строительству [12]. Конечно, СП — это выход из положения, которое сложилось сегодня, но, по мнению специалистов для его успешного функционирования оно не должно входить в ОАК и быть подконтрольным непосредственно Министерству промышленности и торговли РФ. Тогда удастся избежать политических, экономических и чиновничьих факторов, способных оказать негативное влияние на развитие данной уникальной программы. И надо твердо уяснить, что любые шаги, которые могут быть предприняты для модернизации этой машины в обход ГП «Антонов» будут обречены на неудачу.

Следует отметить, что тяжело складывается судьба украинско-российского среднего военно-транспортного самолета Ан-70. Он спроектирован в Киеве, а 80 % его комплектующих сделаны в России. Финансировали проект: Россия — 72 %, Украина 28 %. Производство его должно было осуществляться на предприятии «Полет» в г. Омске. Потребность в них оценивалась более чем в одну тысячу штук [13]. Но самолет в серийное производство не пошел. Тому помешала политика, причем малопонятная. А жаль, это как раз та машина, которая приспособлена для транспортировки мобильных сил и высадки их на небольшие слабо подготовленные аэродромы и временные посадочные площадки. Поэтому он вызывает интерес у командования ВДВ. В ходе российско-грузинского конфликта в 2008 году выяснилось, что в составе ВВС России нет средств оперативной переброски больших групп десанта и серьезной боевой техники в район вооруженных столкновений, если поблизости нет крупных аэродромов [14]. Сейчас ряд лиц пытается навязать мнение о целесообразности закупки Ан-70. Он не вписывается в привычные стандартные рамки военно-воздушных сил любой страны мира. Но интерес к нему большой. Созданный ему подобный за рубежом самолет А-400 не может взлетать с 650 метров с такой же нагрузкой как у Ан-70, не может летать со скоростью 90 км/час. Самолет эргономичный, современный, хорошо оснащенная кабина экипажа. Программа вооружений 1996 г. предусматривала для России поставку 175 машин и 65 самолетов для Украины. Имелась также заявка на несколько машин для Чехии. Он может перевозить практически всю номенклатуру вооружения, военной и специальной техники [15]. Если говорить о расходе топлива, то у Ан-70 он составляет 150 граммов на тонно-километр, а у А-400 — 170 грамм на тонно-километр. У Ил-476 расход топлива по расчетам составляет 8 т, а у Ан-70—4,4т [16]. После модернизации изменился и состав экипажа с 5 до 4 человек.

Следует отметить, что созданный в Европе А-400, в котором возможно использовались технические разработки «Антонова», оказались хуже своего украинского аналога по техническим характеристикам и вдвое дороже [17].

Руководитель ГП «Антонов» Д. Кива отметил, что мы очень хотели бы работать с Россией. Надо пользоваться этим и налаживать нормальное сотрудничество, деловое партнерство. Мы и так упустили уже много времени. Срок же имеет важное значение в бизнесе. И в

принципе уже давно могли бы не только удовлетворить свои потребности, но и продавать эти самолеты зарубежным заказчикам. И было бы правильным решением поддержать планируемое создание российско-украинского совместного предприятия на паритетных началах, которое и будет нести всю ответственность за разработку, производство и эксплуатацию самолета.

Трудной оказалась и судьба самолета Ан-140. Самолет получился неплохой и в воздушном парке авиакомпании «Якутия» их имеется четыре штуки, а три в Министерстве обороны РФ. Он отлично зарекомендовал себя в эксплуатации при низких температурах и вполне приспособлен для севера и по дальности и по расходу топлива. Ранее 16 авиакомпаний России выразили намерение приобрести 160 самолетов, что свидетельствует о его необходимости и востребованности. Но у него имеются некоторые недостатки, к числу которых необходимо отнести то, что производитель пока так и не смог улучшить качество послепродажного обслуживания своих самолетов. А это, в конечном счете, сказывается на стоимости эксплуатации этих машин. Сейчас самарское предприятие «Авиакор», не входящее в состав ОАК, без проведения технического перевооружения производства в состоянии выпускать ежегодно шесть самолетов Ан-140. При расширении кооперации с Харьковским государственным авиационным заводом в состоянии довести ежегодный выпуск машин до 10–11 штук. Стоимость одного самолета Ан-140 составляет порядка 550 млн. руб., что дешевле нового АTR-42, но дороже подержанных машин, которые в основном, и покупаются коммерческими эксплуатантами [18].

Надо сказать, что в самарском ОАО «Авиакор» реализуется программа увеличения темпов строительства самолетов и внедрения технологий бережливого производства. На отдельных постах сроки изготовления изделий сократились в несколько раз, вследствие чего растет производительность труда и снижается себестоимость продукции. По итогам запланированных мероприятий предполагается снизить отпускную стоимость самолетов Ан-140 с нынешних 16,5 млн. до 15 млн. долларов. И важно подчеркнуть, что на базе этой машины открываются возможности создания легкого военно-транспортного самолета. Тому способствует подписанное в феврале 2013, соглашение с ГП «Антонов» о том, что права на транспортную и грузовую модификации данного самолета будут принадлежать ОАО «Авиакор». Оно будет заказчиком разработки модификаций Ан-140Т и Ан-140С у ГП «Антонов» и все результаты НИОКР и интеллектуальные права на них передаваться данному предприятию. Стало быть, ОАО «Авиакор» будет держателем Дополнительного сертификата типа МАК и являться единственным юридическим лицом, отвечающим за поддержание жизненного цикла и авторское сопровождение отмеченных модификаций [2,54].

В свете сказанного кажется каким-то странным принятое решение о создании в России СП, которое будет выпускать региональные турбовинтовые самолеты Q400 для местных авиалиний. С этой целью планируется построить завод в Ульяновской портовой особой экономической зоне стоимостью около 100 млн. долларов с максимальной мощностью 24 самолета в год. Начать отверточную сборку канадских самолетов собираются осуществлять уже через полтора года. И хотя лизинговая компания ИФК уже выразила готовность закупить 50 таких машин на 1,695 млрд.

долларов, назвать конечных эксплуатантов их в России не смогла. [19]. Выходит стоимость одного самолета практически в 2 раза превосходит стоимость самолета Ан-140. Возникает вопрос, кому это нужно? Введение отверточных технологий никак не будет способствовать решению поставленной президентом России задачи: надо строить отечественные самолеты, и на совещании по авиации он определил 25 млн. сертифицированных рабочих мест в этой отрасли [20]. На действующих же предприятиях придется сокращать число рабочих мест, в основном квалифицированных работников. А поскольку одно рабочее место авиационной промышленности создает девять рабочих мест в смежных отраслях [21], то следует ожидать и здесь соответствующее их сокращение.

Трудно объяснить, чем руководствуются руководители госкорпораций, принимая решения о строительстве новых предприятий — производителей авиационной техники, ведь для этого требуются большие денежные средства. Их требуется изыскать, что сделать в настоящих условиях очень непросто. Как стало сейчас известно в зимние Олимпийские игры в Сочи будет вложено 50 млрд. долларов, что в 4 раза больше, чем планировалось в 2007 году. По предварительным прогнозам на чемпионат мира по футболу счет расходов может составить 4 триллиона рублей (около 130 млрд. долларов), в 37 раз больше, чем в ЮАР в 2010 году [22].

В стране с рыночной экономикой поступление денежных средств осуществляется за счет продажи топливно-энергетических ресурсов. Между тем перспективы продаж газа и нефти за рубеж, и тем самым пополнить казну, вряд ли можно признать радужным.

В мире существуют три независимые и отличные друг от друга ценообразованием рынка газа: США, Европы и Юго-Восточной Азии. И это создает определенные трудности для наших поставок в Китай, поскольку достичь твердого соглашения с китайской CNPC пока не удалось. Проблема заключается в договоренности по цене поставок. Корпорация «Газпром» предлагает привязать цены к нефтяному индексу азиатского рынка ICS, а китайская сторона настаивает ориентироваться на HenryHub, где цены порой падают ниже себестоимости российского газа. Поэтому видимо придется отложить на неопределенный срок строительство газопровода «Сила Сибири», по которому предполагалось транспортирование газа в Китай [23]. Это грозит серьезным падением продаж газа и поступления денежных средств от его продажи.

Основной объем экспортных поставок газа в мире идет по долгосрочным контрактам, на спотовые поставки до последнего времени приходилась лишь небольшая часть их.

На 2015 год запланировано начало торговли фьючерсами на сжиженный природный газ (СПГ) на бирже Tocom. Это поможет выровнять цены на природный газ на всех трех региональных рынках и повысить уровень загрузки СПГ мощностей, что приведет к резкому повышению ликвидности и к снижению стоимости газа с нынешних 650 до 250–350 долларов за тысячу кубометров.

Что же касается объемов поставок российского газа в Европу — все может радикально измениться. Объем спотового рынка в 2012 году составил примерно 80 млрд. кубометров, из которых 9,6 млрд. пришлось на Европу. Дополнительный поток СПГ сюда планируется за счет экспорта

из Северной Африки. И к 2017–2020 годам ожидается снижение российского экспорта газа почти вдвое — с нынешних 138 млрд. кубометров. Для сохранения своих позиций в Европе у нас есть такой вариант действий, как снижение цен на топливо до 200–250 долларов за одну тысячу кубометров. Такой подход оставляет надежду, что европейский покупатель газа предпочтут наши поставки перед спотовыми поставками СПГ. Бурный рост добычи газа из газогидратов после 2020 г. обусловит еще больший рост предложений топлива на мировом рынке [24]. Еще один удар по цене газа будет нанесен когда через три года с верфей Южной Кореи сойдут огромные газовозы для экспорта американского газа, что также обусловит неизбежность соответствующего снижения цены отечественного газового экспорта. Удешевление угля и газа, по мнению специалистов, вызовет существенное снижение мировой цены нефти [25].

Стало быть, падение цен на энергоносители на мировом рынке делает бесперспективным ожидание получения денежных средств на приобретение предприятий-производителей авиационной техники, и тем более не новых разработок. Удовлетворять же потребности в развитии авиационного, оборонного транспорта необходимо. Поэтому надо отделить политику от экономики и, отбросив все накопившиеся обоюдные обиды, приступить к развитию производственного кооперирования в самолетостроении на паритетных началах с хорошо проверенными партнерами Украины. Это может помочь решить не только внутренние проблемы по осуществлению перевозок пассажиров и грузов, укрепление оборонной составляющей, но и осуществлять экспортные продажи самолетов и тем самым способствовать завоеванию намеченных позиций на мировом рынке.

Список использованных источников

1. Полюхович А. МАКС-2013 / А. Полюхович // Известия. 28.08.2013.
2. Мантуров Д. Новые вызовы и перспективы развития авиации / Денис Мантуров // Авиаинформ. — Вып. 4 (109). — Апрель 2013. — с. 38.
3. Как разрушается российский авиапром // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 81.
4. Российский авиапром: каковы перспективы // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 65.
5. Колодина И. Полетаем на своих / Колодина И. // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013 — С. 66.
6. Коробец М. Ан-2 — есть второе дыхание! / Коробец М. // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 28.
7. Кузнецова Е. Малая авиация может частично заменить вертолетный парк / Кузнецова Е. // Авиаинформ. — Вып. 7 (112). — Июль 2013. — С. 127.
8. «Антонов» на МАКС-2013 // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 8–9.
9. Подписан контракт на поставку Минобороны РФ 15 самолетов Ан-148 // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 29.
10. К. Чаплин. Воронеж на периферии мирового авиастроения / К. Чаплин // Авиаинформ. — Вып. 1 (106). — Январь 2013. — С. 71–72.
11. Неверов А. Сухой просчет / Неверов А. // Наша версия. 08–14.04.2013. — №14 (389).
12. «Антонов» на МАКС-2013 // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 9–10.

-
13. Божьева О. Как убивают самолеты / Божьева О. // Московский комсомолец. — 7.06.2006.
14. Ан-70 снова в небе // Взлет. — 11.2012 (95). — Ноябрь. — С. 21.
15. Авдеев Ю. Моторостроение: поможет ли России за граница? / Авдеев Ю. // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 72–75.
16. Божьева О. Крылом не вышли / Божьева О. // Московский комсомолец. — 12.10.2012.
17. Ан-70 будет либо совместным проектом, либо его не будет вовсе // Авиаинформ. — Вып. 7 (112). — Июль 2013. — С. 92–93.
18. Гусаров Р. Сто сороковому быть / Гусаров Р. // Авиаинформ. — Вып. 4 (109). — Апрель 2013. — С. 49–54.
19. Хазбиев А. Прибыльный полет / Хазбиев А. // Эксперт. — 2–8 сентября 2013. — № 35 (865). — С. 37
20. Божьева О. Для возобновления производства «Руслана» потребовалось 10 лет переговоров // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 68.
21. Дмитрий Rogozin предлагает возродить национальные авиабренды // Авиаинформ. — Вып. 8 (113). — Август 2013. — С. 89.
22. Джузеппе Д'Амато. Россия — страна рекордов / Джузеппе Д'Амато. // Московский комсомолец. — 07.08.2013.
23. «Газпром» не пустили в Китай // Наша версия. — 09–15.09.2013. — № 35 (410). — С. 13.
24. Мингулов Б. Кто раздувает пламя мировой газовой революции / Мингулов Б. // Эксперт. 29.04. — 12.05.2013. — № 17–18 (849). — С. 32–35.
25. Делягин М. Прощай, богатая Россия / Делягин М. // Московский комсомолец. — 23.09.2013.