

## **Анализ состояния авиационной промышленности России**

**Дементьев Сергей Павлович,**

**Якубов Константин Евгеньевич**

После долгого перерыва авиационная промышленность вновь заняла лидирующее место среди отраслей оборонно-промышленного комплекса по темпам роста промышленного производства. В первом полугодии 2007 года объемы выпуска продукции составили 130% по сравнению с январем-июнем 2006 года. В определенной степени это связано с низкой расчетной базой - в 2004 и 2005 годах производство авиастроительной отрасли снижалось, и семипроцентный рост в первом полугодии это снижение компенсировать не мог. Однако по результатам рассматриваемого периода уже вполне можно говорить об изменении тренда, а заодно и о действенности государственных мер по поддержке отрасли - в январе-июне текущего года объемы производства в авиационной промышленности превзошли уровень первого полугодия 2006 года примерно на 16%.

Ряд событий 2007 года еще раз подтвердил, что ослаблять внимание к авиастроительной отрасли государство не намерено. Более того, стало окончательно ясно, что интеграционные процессы в авиационной промышленности будут подкреплены интеграцией компаний-авиаперевозчиков. Президент Российской Федерации 2 мая 2007 года подписал указ о создании на базе авиаальянса AiRUnion авиакомпании ОАО "ЭйрЮнион" с государственным участием в размере не менее 45%. Новая авиакомпания объединит пять существующих авиаперевозчиков: "Красэйр", "Домодедовские авиалинии", "Самарские авиалинии", "Омскавиа" и "Сибавиатранс". Тем же указом ОАО "ЭйрЮнион" включено в перечень стратегических акционерных обществ.

В июне президент ОАК А.Федоров подтвердил, что корпорация планирует получить 100-процентный контроль над нижегородским НАЗ

"Сокол" и сделать его базовым предприятием по выпуску истребителей семейства "МиГ". Решение выглядит вполне логичным. В настоящее время "Сокол" участвует в выполнении контракта по строительству 16 корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ для Индии. С учетом возможности удешевления производства по сравнению с Москвой и Подмосковьем и наличия квалифицированной рабочей силы было бы рационально выполнять в Нижнем Новгороде опцион на 30 таких же самолетов, а также контракт на поставку 28 МиГ-29СМТ и шесть МиГ-29УБ для Алжира и 32 машины по ожидаемому контракту с Йеменом.

Ранее стали известны результаты состоявшегося 28 марта под председательством первого вице-премьера С.Иванова заседания межведомственной рабочей группы по решению вопросов развития авиационной отрасли. На заседании был утвержден план производства российской гражданской авиационной техники на 2008-2012 годы. Он предусматривает выпуск в течение пяти ближайших лет 431 самолета: на ВАСО - 15 дальнемагистральных пассажирских и грузовых Ил-96, на "Авиастаре" и КАПО - 84 среднемагистральных Ту-204 и Ту-214, на КнААПО и КАПО - 236 ближнемагистральных и региональных "Суперджет-100" и Ту-334, на ВАСО - 96 региональных Ан-148. Планы, надо признать, грандиозные, и вполне естественно, что реализация их самым непосредственным образом связывается с государственной поддержкой.

Минфину, Минэкономразвития и Минпромэнерго было предписано предусмотреть в проекте трехлетнего федерального бюджета выделение средств на государственные субсидии по долгосрочным кредитам на технико-технологическое перевооружение предприятий ОАК и по лизинговым платежам, а также на увеличение уставного капитала ОАК. Кроме того, Минпромэнерго было рекомендовано внести изменения в ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" в части создания современной системы

послепродажного обслуживания авиационной техники. В процессе разработки и принятия бюджета 2008-2010 годов все рекомендации были учтены.

Вскоре после заседания межведомственной рабочей группы стали известны планы производства российских гражданских самолетов на текущий год. Начальник управления авиационной промышленности Роспрома сообщил, что в 2007 году планируется произвести 24 магистральных самолета: четыре Ту-154М и четыре Ан-140 на самарском заводе "Авиакор"; семь Ту-204 на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП"; пять Ту-214 на КАПО; два ИЛ-96 на ВАСО. Кроме того, два заключительных по действующему контракту самолета-амфибии Бе-200 построит и передаст МЧС России корпорация "Иркут".

По имеющейся информации, на 1 июля 2007 года заказчикам были переданы только два магистральных самолета (Ту-154М и президентский Ил-96-300, модернизированный по заказу ГТК "Россия") и один противопожарный Бе-200. Таким образом, годовой план по номенклатуре реализован не более чем на 12%. Правда, помимо этого в январе-июне текущего года были построены восемь легких самолетов (СМ-92, Як-18Т, М-101 "Гжель") и 35 гражданских вертолетов, проводился ремонт 17 средне- и дальнемагистральных самолетов.

Улан-Удэнский авиационный завод во втором квартале завершил поставку в Китай 24 вертолетов Ми-171. В рамках подписанного в начале 2006 года контракта китайские заказчики с июля по май 2007 года получили 22 вертолета в транспортном варианте и два пассажирских вертолета с салонами VIP-класса. Стоимость сделки оценивается в \$200 млн. В принципе, были завершены работы и по контракту на поставку двух противопожарных вертолетов Ми-172 в Республику Кипр Казанским вертолетным заводом. Обе заказанные машины построены и прошли заводские испытания.

Но намеченная на 20 апреля поставка была отложена из-за возникшей необходимости внести изменения в контракт. Казанский вертолетный завод заключил контракт с Государственным департаментом лесного хозяйства Кипра (ГДХЛ). Однако после согласования требований контракта с ГДЛХ правительство Кипра решило, что вертолеты должны быть оборудованы автопилотом. Предполагалось, что дополнительное оборудование будет поставлено из США. Но в Вашингтоне разрешения на экспорт автопилотов в Россию дано не было. Казанский вертолетный завод предложил кипрским властям передать вертолеты без дополнительных систем, однако это противоречит правовым актам страны, поскольку не совпадает с условиями контракта. Вопрос настолько запутался, что его разрешение передано на заседание кабинета министров Кипра, которое на момент подготовки данного обзора еще не состоялось. Общая стоимость контракта составляет \$18,8 млн. Большая часть суммы, причитающейся КВЗ, уже выплачена в виде аванса.

Во втором квартале 2007 года в авиационной промышленности зафиксировано увеличение выпуска технологического оборудования и запчастей для АПК, оборудования для ТЭК, агрегатов, узлов и деталей для легковых автомобилей, непродовольственных товаров народного потребления. В целом производство гражданской продукции в стоимостном выражении возросло по сравнению с июнем-июлем 2006 года на 14,3%. Лидировали по этому показателю следующие предприятия: ВАСО, НПО "Сатурн", "Пермские моторы", УУАЗ, КВЗ.

Объемы производства в военной продукции авиапрома увеличивались еще более значительными темпами. По сравнению с аналогичными периодами предыдущего года в первом квартале прирост составил 34,9%, во втором, по предварительным данным, - около 40%. Существенную долю прироста производства обеспечили экспортные заказы. Во втором квартале в Иркутске состоялась передача первых истребителей Су-30МКМ ВВС Малайзии по контракту 2003 года. Событие, заслуживающее особого

внимания сразу по нескольким аспектам. Во-первых, контракт по Су-30МКМ был одной из первых российских побед на мировом рынке над американцами, до этого являвшимися основными поставщиками авиационной техники Малайзии и усиленно проталкивавшими свой истребитель F/A-18E/F Super Hornet. Во-вторых, вариант Су-30МКМ - конкретный пример международного сотрудничества при экспортных поставках российской военной техники. На самолете установлено оборудование французской фирмы Thales, а также датчики предупреждения о лазерном облучении и приближении ракет южноафриканской фирмы Avitronics. Контракт предусматривает поставку 18 истребителей. Его общая стоимость - \$910 млн. Еще четыре истребителя Су-30МК (в модификации 30МК2), произведенные на КнААПО, были поставлены во втором квартале в Венесуэлу. Соглашение о поставке венесуэльским ВВС 24 боевых самолетов Су-30МК2 было заключено в июле 2006 года. Его суммарная стоимость, по оценке экспертов, составляет \$1,5 млрд.

ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" в мае поставил два самолета МиГ-29 УБТ в Алжир. Как сообщалось ранее, "Сокол" в 2006-2007 годах должен поставить в Алжир шесть МиГ-29 УБ, по три самолета ежегодно. Поставки осуществляются в рамках единого контракта, подписанного ФГУП "Рособоронэкспорт" в начале прошлого года, стоимостью \$3,5 млрд. АК имени Ильюшина завершила выполнение контракта на модернизацию новой прицельно-поисковой системой "Морской змей" пяти Ил-38 индийских ВМС. Напомним, что четвертый и пятый самолеты поступили на модернизацию из состава российского ВМФ. Они передаются Индии взамен двух Ил-38, столкнувшихся в 2002 году. В рамках ГОЗа во втором квартале начались опытно конструкторские работы по глубокой модернизации истребителя МиГ29. Модернизированный вариант получил обозначение МиГ-29СМ. Продолжились государственные испытания модернизированного истребителя МиГ-31, которые должны быть

завершены к концу 2007 года. В результате модернизации МиГ-31 получит ряд усовершенствованных систем уровня пятого поколения и новое ракетное вооружение. Продолжались также работы по модернизации бомбардировщиков Ту-160. Модернизируется силовая установка и система бомбометания. Как сообщил начальник главного штаба ВВС генерал И.Хворов, один Ту-160 сможет взять на борт такое же количество бомб, как целая эскадрилья Ту-22М3.

#### Ракетно-космическая промышленность

Первый квартал 2007 года для Ракетно-космической промышленности характеризовался спадом производства промышленной продукции - 95,6%, в том числе по гражданскому сектору - 95%, по военному - 97,2% от уровня января-марта 2006 года. Однако, во втором квартале спад удалось компенсировать. Прирост производства промышленной продукции по сравнению с аналогичным периодом прошлого года оценивается в 8,8%.

Во втором квартале была полностью реабилитирована РН "Днепр" (конверсионный вариант МБР РС-20 "Воевода"). Напомним, что пуск "Днепра" с 18 КА, осуществленный 27 июля прошлого года, закончился неудачей, и на протяжении почти девяти месяцев пуски этой РН не производились. Перерыв завершился 17 апреля. Стартовавшая тогда с Байконура РН "Днепр" успешно вывела на орбиту 16 зарубежных микроспутников, в том числе КА Египта и Саудовской Аравии. 15 июня с помощью "Днепра" был запущен в космос немецкий спутник дистанционного зондирования Земли TerraSAR-X. Причем для этого запуска впервые была использована РН "Днепр" с удлиненной головной частью, разработанная для вывода на орбиту крупногабаритных КА длиной более 5 м и диаметром до 2,7 м. Таким образом, за время действия программы было запущено 11 "Днепров", неудачным из них оказался лишь один запуск.

Помимо этого, в обозреваемом периоде осуществлено еще шесть пусков. Два из них было проведено в рамках программы МКС.

Три пуска осуществлены по коммерческим заказам зарубежных компаний. 10 апреля РН "Протон-М" с разгонным блоком "Бриз-М" вывела на орбиту канадский телекоммуникационный спутник Anik-F3. 7 июня с космодрома Плесецк осуществлен единственный в этом году космический пуск в интересах Министерства обороны РФ. РН "Союз-У" вывела на орбиту КА серии "Космос". Целью запуска, согласно официальной информации, является наращивание российской орбитальной группировки космических аппаратов военного назначения.

НПО имени Лавочкина в конце апреля провело очередной этап испытаний геостационарного гидрометеорологического космического комплекса "Электро-Л". Этот космический аппарат относится ко второму поколению спутников "Электро". В результате испытаний подтверждены расчетные характеристики систем и агрегатов КА. "Электро-Л" должен обеспечить многоспектральную съемку всего диска Земли в видимом и инфракрасном диапазонах с разрешением 1 км и 4 км соответственно.

На НПО "Машиностроения" продолжаются работы по созданию системы дистанционного зондирования Земли высокого разрешения на базе малых спутников "Кондор-Э". Разработка системы осуществляется как в рамках госзаказа, так и внешнеэкономического сотрудничества. Омское НПО "Полет" продолжает работы по созданию спутника нового поколения "Стерх", предназначенного для работы в Международной системе спасения КОСПАС САРСАТ. Во втором квартале прошли его лабораторные испытания. Запуск планируется на текущий год.

Проведенный анализ состояния авиационной и ракетно-космической промышленности показал, что государство уделяет достаточно большое внимание их финансированию. Это связано не только с обсуждением проекта федерального бюджета на предстоящие три года но и еще с низкой эффективностью государственного финансирования в условиях сложившейся модели распределения и освоения средств. Выступая в апреле на заседании

Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ, первый вице-премьер Сергей Иванов констатировал, что сроки размещения ГОЗа на текущий год отстают от темпов 2006 года на два-три месяца. Этот факт особенно настораживает, поскольку для того, чтобы контракция по ГОЗ-2007 прошла нормально, было сделано очень многое.

В частности, государственным заказчикам было разрешено начать договорную компанию с 1 октября 2006 года. Сроки, отведенные государственным заказчикам на проведение конкурсов и принятие решений о заключении контрактов, сокращены с пяти месяцев, как это было ранее, до двух. А Военно-промышленная комиссия получила право по истечении двух месяцев уточнять оборонный заказ и принимать решения по перераспределению средств от незаключенных контрактов на выполнение других работ, предусмотренных Государственной программой вооружения.

Однако, ни увеличение сроков проработки контрактов, ни угроза лишения государственного заказа не помогли. Причем, вина за это лежит на обеих участвующих в процессе сторонах. Минобороны России в качестве основной причины появления угрозы срыва ГОЗа-2007 называет отказ предприятий от участия в объявленных конкурсах по причине заниженной, по их мнению, цены. Обвинение, особенно если учесть, что касается оно в первую очередь предприятий-монополистов, обосновано и логично. Не менее резонно звучит вопрос о том, почему определив нижнюю границу инфляции на 2007 год в 6,5%, Минфин утвердил коэффициент-дефлятор на оборонную продукцию 1,06.

Судя по настроениям высших руководителей с директорами, срывающими государственный оборонный заказ, будут бороться решительно, причем старым проверенным способом - их будут просто снимать. С чиновниками сложнее. Во-первых, крайне трудно определить, кто персонально виноват в том или ином промахе. Во-вторых, они являются



частью самовоспроизводящейся системы, которая диктует свои правила игры.

Серьезной проблемой в условиях увеличения государственного финансирования ОПК является уже определение объектов, в которые следует вкладывать выделяемые средства. В идеале инвестиционные программы должны тесно коррелироваться с Государственной программой вооружения. Но определить, что и где будет лучше производить даже в среднесрочной перспективе при современной модели управления крайне затруднительно. На практике решения в этой области принимаются скорее по наитию, чем на основе четких расчетов и прогнозов. Необходимо создание специального органа, достаточно авторитетного и компетентного в вопросах создания и производства продукции военного и гражданского назначения