

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ САЛОН — 2017

Тематическое приложение
к ежедневной деловой газете РБК
Вторник, 18 июля 2017 | № 125 (2622)

РЕГУЛИРОВАНИЕ: КАКИЕ ЛАЙНЕРЫ МОГУТ ЗАМЕНИТЬ В РОССИИ AIRBUS И BOEING | АВИАЛИЗИНГ: КАК РОСТ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК СПОСОБСТВУЕТ ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА | ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ: ПД-14 — ПЕРВЫЙ ПОЛНОСТЬЮ РОССИЙСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ



ФОТО: МАРИНА ЛЫСЦЕВА/ТАСС

КТО ВСТАНЕТ НА КРЫЛО

ОТДАТЬ ЛУЧШИЕ МАРШРУТЫ АВИАКОМПАНИЯМ С ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ САМОЛЕТАМИ, ВОООЩЕ ЗАПРЕТИТЬ ПОСТАВКИ ЗАРУБЕЖНОЙ ТЕХНИКИ? ЛУЧШИЙ ПРОТЕКЦИОНИЗМ — ПОМОЧЬ РОССИЙСКОМУ АВИАПРОМУ СДЕЛАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЕ МАШИНЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ. **АННА НАЗАРОВА**

ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В январе текущего года вице-премьер Дмитрий Rogozin на встрече с президентом Владимиром Путиным внес предложение передавать наиболее выгодные маршруты в первую очередь тем авиакомпаниям, которые используют российские самолеты. В числе таковых он назвал маршруты на Дальний Восток и в популярные туристические страны, в частности в Германию, Грецию, Италию,

Таиланд, Вьетнам и Китай. Но если расстояния на отдельных европейских направлениях можно покрыть на Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100) — первом самолете нового российского авиапрома, то долететь на нем до Юго-Восточной Азии невозможно. Более вместительные самолеты, способные летать на большие расстояния, в России либо не производятся в промышленном масштабе, либо вообще еще не созданы.

В марте на первом заседании авиационной коллегии при правительстве

Дмитрий Rogozin предложил рассмотреть вопрос о прекращении поставок в Россию самолетов зарубежных производителей. Как известно, в последние 15 лет потребность российских авиакомпаний в самолетах удовлетворяется за счет импорта иностранных воздушных судов. Это относится как к дальнемагистральным самолетам, парк которых на 80% состоит из иностранной техники, так и к среднемагистральным машинам. Вице-премьер отметил, что большая часть иностранных самолетов ввозится в Россию

с освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов; по мнению чиновника, остро назрел вопрос «о принятии комплекса мер по прекращению установившейся практики оснащения российских авиаперевозчиков в основном иностранными самолетами и замещению их новыми разработками отечественного авиапрома».

Алексей Синицкий, главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение», называет такие меры «запретительными и бесперспективными». По его мнению, они малоэффективны в отношении отрасли, оборот которой в 2016 году составил около 1 трлн руб. По его мнению, усилия государства разумно направлять на стимулирование научных исследований, обучение специалистов, создание новых технологий для авиапрома — все это без введения запретов может сделать продукцию российского авиапрома привлекательной для перевозчиков.

ЛИЗИНГ НА ВЗЛЕТЕ

АВИАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ ДЕМОНСТРИРУЕТ ЗАМЕТНЫЙ РОСТ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО БЛАГОДАРЯ ГОСПОДДЕРЖКЕ. СПРОС НА ВОЗДУШНЫЕ СУДА ВСЕ ЕЩЕ НЕ УДОВЛЕТВОРЕН, ЧТО ПОЗВОЛЯЕТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ РЫНКА. **СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВ**



ФОТО: СЕРГЕЙ МАМОНТОВ/РИА НОВОСТИ

Упор на использование отечественных лайнеров заставит лизинговые компании присмотреться к новому МС-21

РАВНЕНИЕ НА СВОИХ

Авиация — один из ведущих сегментов лизинговой отрасли в России, в первую очередь благодаря высокой стоимости самолетов и долгих сроков их эксплуатации.

Два года назад российские власти приняли меры для развития лизинга коммерческих воздушных судов отечественного производства. Так, субсидирование было распространено на сделки не только в финансовом лизинге, но и в операционном. Также было принято решение о докапитализации лизинговых компаний с расчетом на покупку ими Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100). «Эффективность этих мер несомненна: господдержка аренды и лизинга российских самолетов позволит увеличить объем авиализинга в 2017 году минимум на 10%», — говорит доцент кафедры экономики промышленности РЭУ им. Г.В. Плеханова Вадим Свирчевский. Он полагает, что «динамика сделок по Sukhoi Superjet-100 позволяет надеяться и на 25-процентный прирост. Свирчевский обращает внимание на активное участие в этом бизнесе компаний «ВТБ Лизинг», «Ильюшин финанс» и «ВЭБ-лизинг», что дает

основание рассчитывать на развитие позитивных тенденций в отрасли.

Принесли свои плоды и действия государства по снижению ключевой ставки кредитования и субсидированию лизинговых ставок государственными компаниями, согласен доцент Института бизнеса и делового администрирования РАНХиГС Эмиль Мартиросян. В результате того что региональные компании получили самолеты на выгодных условиях, удалось увеличить региональную маршрутную сеть.

Не все эксперты настроены столь оптимистично. «Главная проблема рынка авиализинга — стратегическое падение рынка пассажирских авиаперевозок, которое идет с 2014 года и не компенсируется даже оживлением лета 2017-го, вызванным укреплением рубля. Особенно страдает сегмент регулярных перевозок на второстепенных с точки зрения пассажиропотока направлениях», — отмечает советник по макроэкономике генерального директора «Открытие Брокер» Сергей Хестанов.

Тем не менее официальная статистика внушает надежду. Российский рынок пассажирских авиаперевозок с начала 2017 года активно растет. По данным Росавиации, отечественные авиакомпании в январе—мае 2017

года перевезли 35,81 млн пассажиров, что на 22% превышает результат за аналогичный период 2016 года. При этом в мае 2017-го обслужено на 25,9% больше пассажиров, чем за аналогичный месяц прошлого года — 8,67 млн. Министр транспорта Максим Соколов ранее прогнозировал, что по итогам текущего года рынок может вернуться к объемам 2015-го, когда было перевезено 92 млн человек. Соответственно, должны расти и объемы авиализинга.

МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО

По данным рейтингового агентства RAEX, в 2016 году объем авиализинга вырос на 35,5%, его доля на рынке лизинга в целом составила 21,6%, говорит ведущий аналитик ГК TeleTrade Марк Гойхман. По его данным, в 2015–2016 годах авиализинг показал стабильно высокую долю в стоимости имущества — до 20,5%.

Всего к апрелю 2017 года было выпущено 122 самолета SSJ-100, из которых 65 находятся у российских эксплуатантов. Одно из последних соглашений весной этого года заключила иркутская компания «ИрАэро» на покупку в лизинг четырех SSJ-100. Более того, «Аэрофлот», чей парк уже включает

30 таких самолетов, в ходе МАКС-2017 готов подписать контракт на приобретение еще 20 лайнеров SSJ-100 общей стоимостью около \$600 млн. Все эти машины приобретаются в лизинг.

Как говорит Сергей Хестанов, несмотря на то что уровень прототипа отечественной авиатехники по техническим причинам выше, чем у импортной, продвижение изделий российской авиапромышленности продолжается.

«Лизинговые компании, в частности подконтрольная Минтрансу Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), идут на установление арендной ставки в рублях для отечественных получателей. Государственное субсидирование также призвано содействовать продвижению техники», — отмечает Гойхман. Так, ГТЛК в 2016 году приобрела для передачи в операционный лизинг 13 самолетов Sukhoi SuperJet-100, а в конце мая текущего года завершилась синдикация кредита для компании в размере 30 млрд руб. с целью приобретения 32 таких лайнеров. В 2016 году ГТЛК и авиакомпания «Ямал» подписали твердый контракт на поставку 13 самолетов SSJ-100, «Сбербанк Лизинг» поставил «Аэрофлоту» 20 единиц SSJ-100, «ВТБ Лизинг» передал пятый самолет авиакомпании «Россия», а компания «ВЭБ-лизинг» выполнила обязательства по поставке четырех воздушных судов авиакомпании «Россия». «По мере развития региональных авиаперевозок и восстановления работы многих аэропортов можно ожидать увеличения спроса на перевозки пассажиров и грузов, а значит, будет востребован и авиационный лизинг», — говорит ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Основным драйвером развития авиализинга в России в будущем может стать не только ожидаемый рост объема перевозок, но и обновление авиапарка. «Потребность в обновлении авиапарка в России достаточно высока, хотя проблема уже не стоит так остро, как это было в 2000-х годах. Например, у «Аэрофлота» уже один из самых молодых парков в Европе», — говорит аналитик Forex Optimum Иван Капустянский. Однако, по его словам, спрос на воздушные суда полностью не удовлетворен, что, в свою очередь, создает благоприятную почву для развития авиализинга. «Медленно, но верно количество произведенных и эксплуатируемых самолетов растет. Кроме того, на подходе еще одна отечественная новинка — МС-21», — добавляет он.

Помощь может прийти и от зарубежных участников рынка. «Западные лизинговые компании готовы предложить услуги по финансированию продаж на внутреннем рынке новых типов российских самолетов», — говорит Вадим Свирчевский. В совокупности с государственной поддержкой участие иностранных лизинговых компаний усилит позитивные тенденции на рынке российского авиализинга.

РБК+ «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ САЛОН — 2017» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»
Является неотъемлемой частью
«Ежедневной деловой газеты РБК» №125 (2622) от 18 июля 2017 г.
Распространяется в составе газеты
Материалы подготовлены редакцией
партнерских проектов РБК+
Партнер: АО «Объединенная двигателестроительная
корпорация». Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»
Издатель: ООО «БизнесПресс»
Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова
Главный редактор партнерских проектов РБК+:
Наталья Кулакова
Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов
Редактор РБК+ «Международный авиационно-космический
салон — 2017»: Юлия Панфилова

Выпускающий редактор: Андрей Уткин
Дизайнер: Сергей Пивоваров
Фоторедактор: Алена Кондюрина
Корректор: Ирина Степачева-Бохенек
И.о. главного редактора газеты:
Игорь Игоревич Тросников
Арт-директор проектов РБК+:
Дмитрий Девиншилы

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342
Коммерческий директор издательства РБК:
Анна Батыгина
Директор по продажам РБК+:
Евгения Карлина
Директор по производству:
Надежда Фомина
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

Начало на с. 1



Нужно думать не на пять, а на 30 лет вперед, резюмирует эксперт.

Мировые авиапромышленные концерны получают финансовую поддержку от правительств своих стран именно на такие цели. Дмитрий Рогозин приводил данные по США, где порядка 70% затрат на НИОКР в авиакосмической отрасли покрывается за счет государства — речь идет о сумме порядка \$20 млрд. Правительство Канады вкладывает в производство и продвижение узкофюзеляжных самолетов Bombardier CSeries \$1 млрд, Китай финансирует разработку самолета C919. Россия, к слову, также выделила в 2016 году на развитие авиационной промышленности 52 млрд руб.

Министерство транспорта РФ рассчитало потребности российских авиакомпаний в новых самолетах. В течение 20 лет перевозчикам потребуется 1,7–2 тыс. самолетов, основной спрос придется на среднемагистральные машины. Причем за период с 2017 по 2020 год потребуется замена до 300 эксплуатируемых воздушных судов. Заместитель министра транспорта Валерий Окулов заявил, что к 2030 году все самолеты, находящиеся сейчас в лизинге, будут выведены из эксплуатации. Авиакомпаниям предстоит заменять их либо на отечественные самолеты нового поколения, либо на иностранные. И правительство объявило о намерении создать условия для перехода авиакомпаний на отечественную технику.

ПОДРЫВ ДУОПОЛИИ

Авиастроители должны действовать в интеграции с авиакомпаниями, считает Эмиль Мартиросян, доцент

Института бизнеса и делового администрирования РАНХиГС: «Этот симбиоз создаст почву для поиска новых возможностей повышения конкурентоспособности — от композитных материалов для самолетов до разработки оптимальных маршрутов, гибких по графику и цене».

Единственный серийно выпускаемый и эксплуатируемый в России новый самолет SSJ-100 стал также

на выпуск 595 воздушных судов такого типа разных модификаций.

Самолет предназначен для выполнения классических региональных перевозок и в базовой конфигурации вмещает 98 пассажиров. На сегодняшний день в России практически нет региональных маршрутов, предназначенных для самолетов вместимостью около сотни пассажиров. А вот на маршрутах, которые есть

машины — технологические новации: крыло из композитных материалов, самый большой в этом классе диаметр фюзеляжа, который обеспечит больше пространства и, соответственно, комфорта для пассажиров. К условным недостаткам МС-21 на первом этапе эксплуатации можно отнести то, что обычно свойственны новому самолету: требуется доказать реальность технических и экономических характеристик, которые изначально заявляются производителем, и наладить систему послепродажного обслуживания. МС-21 играет в высококонкурентной нише, где исторически дуополию удерживают два гиганта — Airbus и Boeing. Плюсом для заказчиков из разных стран будет отсутствие многолетних очередей на поставку нового российского самолета — но, конечно, лишь в том случае, если его производитель, корпорация «Иркут», сможет обеспечить баланс цены и качества.

В то же время решение правительства о фактическом перезапуске дальнемагистрального Ил-96 выглядит неоднозначно. Прототип модернизированного самолета Ил-96-400М должен совершить первый полет в 2019 году. Стоимость программы — 53 млрд руб., средства из бюджета выделяются, работа началась. Но ожидать взрывного спроса на этот самолет вряд ли можно как в России, так и за ее пределами. Причина в том, что четырехдвигательные дальнемагистральные самолеты, к которым относится Ил-96-400М, стратегически проигрывают своим двухдвигательным конкурентам, обеспечивая такую же дальность полета, но с лучшими экономическими характеристиками, в частности по расходам на кресло-километр.

1,7–2 ТЫС.

самолетов потребуется российским перевозчикам в течение 20 лет, причем основной спрос придется на среднемагистральные машины

первым отечественным воздушным судном, в разработке и производстве которого принимали участие зарубежные компании, в частности Thales Group (навигационное оборудование), Safran Landing Systems (шасси), Liebherr (системы управления полетом). На сегодняшний день эксплуатируется 96 единиц SSJ-100, из них 30 — у «Аэрофлота», 22 — у мексиканской Interjet, ставшей крупнейшим иностранным заказчиком. «Суперджет» летает и в Европе: шесть машин находятся в эксплуатации у ирландской CityJet. Каталогная стоимость этого лайнера составляет порядка \$36 млн. Всего программа SSJ-100 рассчитана

в реальности (например, популярные туристические — в Италию, Испанию, Германию) SSJ-100 вряд ли заменит узкофюзеляжные Airbus A320 и Boeing 737 из-за ограниченной вместимости салона.

На место в самой востребованной нише узкофюзеляжных машин (150–200 кресел) претендует другая отечественная разработка — новый самолет МС-21. В мае этого года он совершил первый полет и, как ожидается, к 2019-му может поступить заказчиком. Всего собрано 175 твердых заказов, сама программа рассчитана на производство 1 тыс. самолетов до 2037 года. В числе преимуществ

СИЛОВОЙ ПРИЕМ

ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ РАЗРАБОТОК В РОССИЙСКОМ АВИАПРОМЕ ЭКСПЕРТЫ НАЗЫВАЮТ СОЗДАННЫЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИЕЙ ДВИГАТЕЛЬ ПД-14.

СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВ

Как объясняют в Объединенной двигательной корпорации (ОДК), ПД-14 — это базовый турбовентиляторный двигатель, он создается в широкой кооперации предприятий ОДК для авиалайнера МС-21-300 с применением новейших технологий и материалов, в том числе композитных. По сути, это первая полностью российская силовая установка для пассажирских авиалайнеров, созданная за последние десятилетия. По данным разработчика, новый двигатель позволит снизить удельный расход топлива в крейсерском режиме на 12–16%. В ходе реализации программы разработаны и внедрены 16 базовых критических технологий, которые и позволили создать двигатель современного уровня. «Новый двигатель создается с учетом огромного опыта отечественного двигателестроения, при этом активно используются современные технологии, новые материалы, проекту оказывается государственная поддержка», — говорит ведущий эксперт УК «Финанс Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Летные испытания, проведенные в 2015–2017 годах, подтвердили рабо-

тоспособность двигателя и его систем в условиях, приближенных к эксплуатационным. На 2017 год запланирован еще целый ряд испытаний, в том числе на попадание посторонних предметов — льда, града, а также крупных и мелких птиц. По словам доцента кафедры экономики РЭУ имени Г.В. Плеханова Александра Тимофеева, широкое применение двигателей семейства ПД должно обеспечить необходимый объем серийного производства и помочь окупить затраты на проект ПД-14. Общий объем инвестиций в него еще в 2015 году составлял 70 млрд руб., из них 35 млрд — бюджетные средства. «ПД-14 — ключевой проект для отечественного авиационного двигателестроения. Он дал огромный импульс не только головному разработчику — пермскому «ОДК-Авиадвигатель», но и всем задействованным в кооперации КБ и заводам, научно-исследовательским институтам», — согласен исполнительный директор компании «Авиапорт» Олег Пантелеев.

ОДК уже продвигает новый двигатель за рубежом, с потенциальными покупателями самолета МС-21

идут переговоры о возможности его поставки с двигателями ПД-14 после того, как самолет получит сертификат летной годности. В частности, презентации прошли на рынках СНГ, Азии, Латинской Америки и Африки. «Потребность только российских авиакомпаний в магистральных самолетах размерности МС-21 исчисляется сотнями машин, а именно домашний рынок является приоритетным для ОДК на начальном этапе. Очевидно, что проще первые год-два эксплуатировать технику в своей стране, обеспечивая присутствие полевых представителей производителя на базе у эксплуатанта», — говорит Олег Пантелеев. «Отечественные ведомства и некоторые госкомпании, которые будут закупать магистральные самолеты, сделают выбор в пользу ПД-14, однако у ОДК есть перспективы значительно расширить перечень эксплуатантов и за счет коммерческих перевозчиков, и за счет иностранных компаний, если производителю удастся подтвердить, что совокупная стоимость владения двигателем ниже, чем у конкурентов», — отмечает Пан-

телеев. По его словам, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров оценил потенциал продаж МС-21 в тысячу бортов, и нужно бороться за то, чтобы две трети самолетов заказчики выбирали с отечественным двигателем.

«В дальнейшем планируется создать целую линейку двигателей для магистральных пассажирских и транспортных самолетов, для тяжелого вертолета. Огромный потенциал есть у наземных газотурбинных установок, которые будут созданы на базе ПД-14», — говорит Олег Пантелеев. По его словам, ряд технологий, отработанных в проекте ПД-14, будет развит и в двигателе большой тяги ПД-35, который создается с прицелом на широкофюзеляжные лайнеры. «Помимо установки на новый лайнер модификации двигателя могут помочь в обновлении ряда эксплуатируемых воздушных судов, то есть он может поставляться отдельно, в том числе на экспорт. Рассматривается возможность создания на базе двигателя промышленных газотурбинных установок», — говорит Дмитрий Баранов.



AVENGER
HURRICANE

AVENGER
★
HURRICANE

Максимально заряженный хронограф. Корпус Breitlight® диаметром 50 мм. Эксклюзивный мануфактурный калибр Breitling B12 с 24-часовым дисплеем. Официально сертифицированный хронометр.

БУТИК BREITLING
ПЕТРОВКА 17 СТР.1
МОСКВА
+7 495 621 96 33



INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™