



фото Александра Корнакова, визаж Соли Мировой

РУССКИЕ САМОЛЕТЫ ДЕМОНСТРИРУЮТ ЭНТУЗИАЗМ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПОКОРИТЕЛЕЙ НЕБА

Первые итоги прошедшего в середине августа Московского авиационно-космического салона («МАКС-2005») уже подведены. Любители и энтузиасты отечественной авиации с восхищением наблюдали чудеса летного мастерства пяти пилотажных групп, отдавая предпочтение знаменитым «Русским витязям», «Стрижам» и «Руси». Все присутствовавшие на летном поле смотрели за полетами Су-27, МиГ-29 и L-39, научились различать «кобру», «бочку» и другие фигуры высшего пилотажа, распознавать типы самолетов и вертолетов. О напряженной работе на стендах можно было судить по выступлениям официальных лиц на конференциях. Но сквозь атмосферу авиационного праздника стало прорываться щемящее ощущение временного поражения России в мировом маркетинговом поединке на авиационном ринге, где в схватке за контроль над финансовыми потоками сошлись в клинче корпорации «Боинг», «Эрбас», «Эмбрайер», «Бомбардье» и разрозненные российские компании, продвигающие на рынок самолеты КБ «Ильюшина», «Антонова» и «Сухого». Желая понять суть произошедшего на «МАКС-2005», журнал «Конкуренция и рынок» обратился к непосредственному участнику авиасалона, Виталию Кисличенко — генеральному директору ЗАО «Техноспецсталь-инжиниринг» и учредителю компании «Техноспецсталь-лизинг».



— *Виталий Иванович, «МАКС-2005» — это площадка для демонстрации интеллектуальной силы, очередной раунд непрекращающейся ни на миг маркетинговой войны между мировыми авиационными державами или яркое шоу для праздной публики?*

— «МАКС» — это, в первую очередь, площадка для продвижения на рынок авиационной техники — как отечественной, так и иностранной. Более 50 стран были представлены на стендах. «МАКС» дает возможность каждому доказать свои преимущества и продемонстрировать мощь авиационной державы. Россия в очередной раз показала новинки авиационной техники и перспективы ее развития. Этот «МАКС» был очень убедительным, не ниже уровня Ле-Бурже: как по представительности, так и по организации. Добавить лоск и некоторый антураж еще было бы можно. А по существу, «МАКС» — уже не просто выставка: это демонстрация достижений и перспектив, сражение за покупателей. Невозможно было удержаться, чтобы не любоваться тем, что демонстрировал в воздухе Су-30. Россия в очередной раз подтвердила статус великой военной авиационной державы. К сожалению, успехи гражданского авиастроения намного скромнее, хотя задел есть и некоторые образцы можно было бы достаточно быстро поставить в серийное производство.

В такой наукоемкой отрасли, как авиастроение, роль государства велика, и как только его поддержка ослабевает, ощущается отставание, и в первую очередь — в гражданском авиастроении. После долгого перерыва государство наконец начинает подключаться к финансированию создания и гражданских самолетов. Но этих шагов, с учетом сложившейся ситуации, сегодня явно недостаточно.

Слишком много времени было потеряно, и отставание можно сократить, только мобилизовав все возможные ресурсы и четко координируя усилия всех заинтересованных сторон.

— *Именно этим объясняется потеря Россией мирового авиационного рынка?*

— Да. Еще 20 лет назад Россия чувствовала себя очень уверенно на мировом рынке: ее доля составляла около 25%. «МАКС-2005» обострил понимание проблем российского авиапрома специалистами — как отечественными, так и, к сожалению, иностранными.

— *Которые непременно ими воспользуются и уже пользуются...*

— А как же можно считать иначе, если авиаперевозчики и в России, и за рубежом приобретают не российские самолеты? Многие наши перспективные самолеты представлены только в виде опытных образцов и макетов.

На фоне праздника — а «МАКС» — это настоящий авиационный праздник — я сам ощутил состояние подъема, которого не испытывал лет двадцать: с момента окончания Харьковского авиационного института и службы в Военно-Воздушных силах России. «МАКС» объединил в душевном порыве и летчиков, и специалистов авиапрома, и зрителей. Смотреть на просветленные лица людей и чувствовать духовную общность со всеми — это непередаваемое и восхитительное состояние. Я рад, что сумел найти время и побывать на «МАКС-2005» именно в дни для специалистов. Во время интересных демонстрационных полетов прерывались самые важные переговоры.

На третий день несколько часов неотрывно наблюдал показательные полеты, из шале «Ильюшин-финанс Ко», и только потом провел переговоры с руководством Внешторгбанка и Сбербанка России.



— *Полеты в воздушном океане требуют смелости и энтузиазма. Виталий Иванович, зная Вас как удачливого предпринимателя, могу предположить, что не простое любопытство привело Вас на «МАКС-2005»...*

— Да. В первую очередь это бизнес. «Техноспецсталь-лизинг» представляла пассажирский самолет Ил-114, предназначенный для перевозки пассажиров и грузов на региональных авиалиниях протяженностью от 500 до 2500 км. Наш самолет был третьим на демонстрационной площадке «Ильюшина» и стоял прямо у входа на «МАКС». Мы согласились участвовать в «МАКСе» с конкретной целью, и результаты участия в салоне превзошли все ожидания. Представьте, стоят Ил-96, предназначенный для «Кубинских авиалиний» Ил-76 крупнейшей транспортной компании «Волга-Днепр» и наш Ил-114 — первый реально переданный в лизинг Северо-Западной авиационно-транспортной компании «Выборг».

Региональный самолет нового поколения собран на Ташкентском авиапроизводственном объединении им. В. П. Чкалова. На нем установлены двигатели пятого поколения модели ТВ7-117 СМ, разработанные петербургским КБ «Завод им. В. Я. Климова» и изготовлены «ММП им. В. В. Чернышева», входящих в РСК «МиГ». Благодаря этому отечественный региональный самолет приобрел явные конкурентные преимущества. Это подтверждали все ведущие отечественные и зарубежные специалисты, посетившие наши самолеты и пресс-конференцию АК им. С. В. Ильюшина. Констатация превосходства Ил-114-200 над ближайшим конкурентом

Генеральный директор ЗАО «Техноспецсталь-инжиниринг» В. И. Кисличенко в кабине пилотов.



Справа — директор авиапредприятия «Северсталь» Н. Н. Ивановский, слева — генеральный директор «Техноспецсталь-инжиниринг» В. И. Кисличенко на фоне самолета Ил-103 «Генрих Новожилов». Такой же самолет принадлежит Клубу любителей авиации в городе Череповце, созданного на базе авиапредприятия «Северсталь». В. Кисличенко — один из учредителей этого клуба.

АН-140-100 — это именно то, что было практически подтверждено на «МАКСе».

Порадовало и то, что к финансированию производства Ил-114 и двигателей к нему проявили интерес Внешторгбанк и Сбербанк России.

— Ваши аргументы о востребованности рынком Ил-114-200 убедили недоверчивых банкиров?

— В аргументах не было нужды. Руководители российских банков понимают и чувствуют ситуацию лучше чем кто-либо. На «МАКСе» не было недостатка в выступающих, которые говорили о катастрофическом старении отечественного парка самолетов, требующих незамедлительной замены. Не касаясь СНГ и других регионов, где также летают российские самолеты, будем говорить только о России. Сейчас отечественный авиаперевозчик желает иметь самолет, отвечающий самым современным экономическим требованиям, иначе он просто разорится. В ближайшие два года в России подлежат списанию 40% существующего парка воздушных судов, а к 2008-2010 гг. будут списаны более 80% из ныне летающих самолетов. По мнению Валерия Окулова, генерального директора ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии», потребность российских авиакомпаний в новых самолетах до 2015 г. составит 1202 самолета, из которых 785 — региональные самолеты (вместимостью более 19 человек). По расчетам ГОСНИИГА, до 2015 г. российский парк будет нуждаться в накоплении примерно 550 региональных самолетов (вместимостью от 36 до 64 человек). Именно в этом классе находится наш ИЛ-114. Так что финансирование производства и передачи в лизинг самолета Ил-114-200 очень надежно в части рисков и привлекательно в части доходов банков и лизинговых компаний. Рынок с устойчивым спросом на региональные турбовинтовые самолеты, стоимостью \$10-12 млн, оценивается примерно в \$6-8 млрд.

Ил-114-200 вполне подходят как современные аэропорты, так и небольшие аэродромы, а низкие эксплуатационные расходы, по сравнению с существующими в мире аналогами, позволяют реализовать все его конкурентные преимущества.

— Рядом стоящий Ил-76 выпускается уже сравнительно давно, и к нему привыкли. ИЛ-114 наверняка пользовался повышенным вниманием?

— Конечно. Живая машина, а не модель на стенде или красочные плакаты, вызывает большой интерес. Мы представили самолет, уже большое время находящийся в эксплуатации. Все желающие



могли посетить комфортабельный салон и кабину пилотов, посидеть в кресле и потрогать все руками. Уважаемый мною Георгий Иванович Назаренко, генеральный директор Северо-Западной авиационной транспортной компании «Выборг», осуществил программу летных испытаний и сертификации Ил-114, с двигателем ТВ7-117С со взлетной мощностью 2500 л.с.; доведены проблемные узлы, модернизированы двигатели.

— Ваша компания уже сейчас готова передавать региональным авиакомпаниям самолет Ил-114-200?

— Представленный на «МАКСе» пассажирский самолет Ил-114 (RA 91015) является первым, приобретенным для России. После «МАКСа» передадим в лизинг второй, а в 2006 г. в наших планах — приобрести и передать в лизинг уже около 10 самолетов Ил-114-200, с двигателем ТВ7-117СМ со взлетной мощностью 2650 л.с., в том числе 2 самолета для авиапредприятия «Северсталь». Всего с 2006 по 2015 гг. предполагаем передать в эксплуатацию 483 единицы этой модели и ее модификаций. Мы без участия государственного финансирования приобрели на свои средства два самолета ИЛ-114. Для финансирования третьего уже необходим кредит банка. Готовы оказать содействие всем региональным авиакомпаниям, лизинговым компаниям и региональным банкам, желающим принять участие в новом и очень перспективном деле.

— Ил-114-200 ориентирован для продажи в России или у него хорошие перспективы на мировом рынке?

— Ил-114-200 конкурентоспособен по всем статьям, на любой региональной авиатрассе в мире. С установкой же на нем, в будущем, новых турбовинтовых двигателей следующего поколения разработки КБ «Завод им. В. Я. Климова» со взлетной мощностью 3500 л.с., Ил-114 имеет все основания стать основным конкурентом среди всех производимых региональных самолетов в мире. Технические вопросы уже решены, сейчас мы решаем, совместно с ведущими лизинговыми компаниями и банками России, вопросы финансирования серийного производства и массового предоставления Ил-114 в лизинг.

Слева — генеральный конструктор АК им. С. В. Ильюшина Г. В. Новожилов, справа — генеральный директор ЗАО «Техноспецсталь-инжиниринг» В. И. Кисличенко на пресс-конференции АК им. С. В. Ильюшина.

