

В конце марта спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко на заседании научно-экспертного совета заявила, что некоторые российские госкорпорации превратились в «воровайки». Под подозрение главы Совфеда попала Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). «Закачали в ОАК сотни миллиардов рублей, а где самолеты? Где деньги?!» – выразила свое недоумение Валентина Матвиенко. Речь, в частности, шла, пожалуй, о самом амбициозном проекте отечественной авиастроительной отрасли – ближнемагистральном пассажирском самолете «Сухой Суперджет-100» (SSJ 100), который сейчас откровенно буксует. Где же самолеты и деньги, попробовал понять корреспондент «Нашей Версии».

Заявления Валентины Матвиенко прозвучали на фоне целого ряда неудач, сопровождавших проект последнее время. Так, в начале марта 2013 года стало известно, что от закупки 30 лайнеров отказалась индонезийская авиакомпания «Картика Эйрлайнс». В феврале Росавиация приостановила эксплуатацию четырех из десяти «Суперджетов», находящихся в парке «Аэрофлота». Причиной запрета стали проблемы в работе шасси и предкрылков. «Аэрофлот» к тому же обнародовал данные по неисправностям SSJ 100 в 2012 году – на счету 10 «сухих» в 2012 году оказалось 40 % всех технических неисправностей с самолетами авиакомпании, при том, что авиапарк перевозчика насчитывает сегодня более 120 воздушных судов. При этом руководство «Аэрофлота» тактично охарактеризовало эти проблемы как «детские болезни нового самолета». Тактичность эту понять можно. Контрольным пакетом авиакомпании владеет государство, государство же является основным инвестором проекта «Суперджет-100». Проблемы с самолетом в 2013 году обнаружил и другой их эксплуатант – авиакомпания «Якутия», одна из двух поставленных компании машин в марте была возвращена производителю на доработку.

Самолеты ломаются настолько часто, что в «Аэрофлоте» ходит поговорка:

«Суперджет» летает от ангара до ангара».

Бюджетные расходы на проект занижены как минимум в пять раз

Напомним, что решение о создании нового ближнемагистрального самолета было принято в 2000 году. Тогда в недрах компании «Сухой», возглавляемой Михаилом Погосяном, было создано ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). В 2005 году в Комсомольске-на-Амуре был создан филиал ГСС, где сейчас производится сборка лайнеров.

Первый полет «Суперджета» состоялся в мае 2008 года. Проект получил широкую поддержку из федерального бюджета, при этом вопрос, во сколько обошлась казне «птичка», весьма интересный. Руководство ГСС и власти цифру эту стараются стоически занижать. Так, на днях замминистра экономического развития Андрей Клепач заявил, что разработка «Суперджета» и двигателей к нему обошлась казне всего в 16 миллиардов рублей, а сама Объединенная авиастроительная корпорация вложила в проект еще около 1 миллиарда долларов. Эти цифры у экспертов вызывают лишь ухмылку. Дело в том, что ГСС почему-то официально не включают в стоимость «Суперджета», например, деньги, потраченные на организацию его производства в Комсомольске-на-Амуре – закупку оборудования, обучение персонала и так далее. Финансирование подготовки производства осуществлялось в рамках госпрограммы «Развитие авиационной промышленности», по которой ОАК получила из казны около 90 миллиардов рублей. Большая часть этих средств в итоге ушла на организацию

производства нового лайнера. Но и этих денег «Суперджету» оказалось мало.

«На протяжении всего проекта ГСС получали кредиты от государственного Внешэкономбанка (ВЭБ) под государственные же гарантии, то есть если проект окажется убыточным, то долги погасит бюджет, – рассказывает «Нашей Версии» авиационный эксперт Роман Гусаров. – Сейчас ГСС признают официально, что на весь проект потрачено 50 миллиардов рублей, но здесь не учтен еще 1 миллиард долларов, который выделил ВЭБ в середине прошлого года на реструктуризацию задолженности ГСС, и под который опять дали госгарантии».

В итоге получается, что с учетом госкредитов под госгарантии, которые ГСС выдают за «собственные средства», и затрат на проект в рамках программы «Развитие авиационной промышленности» «Суперджет» уже обошелся казне как минимум в 100 миллиардов рублей (о них, видимо, и говорила Валентина Матвиенко), эксперты же называют более пессимистичную цифру в 120–150 миллиардов рублей (4–5 миллиардов долларов). Причем в то, что эти затраты удастся окупить, похоже, уже не верит никто. «Суперджеты» подняли средний расход топлива в «Аэрофлоте»

«Отец» «Суперджета» – глава ОАК и компании «Сухой» Михаил Погосян старается делать хорошую мину при плохой игре. Недавно Погосян удивил общественность заявлением, что проект окупится, если будет выпущено 300 самолетов. Эксперты взяли в руки калькуляторы и пришли к выводу, что для этого на каждом самолете «Сухому» даже при минимальной оценке вложений в проект в 3 миллиарда долларов надо будет заработать аж по 10 миллионов долларов. Цифра совершенно нереальная, тем более что сейчас спрос на «Суперджеты» настолько «велик», что ГСС вынуждены продавать их немногочисленным покупателям практически вдвое дешевле их каталожной стоимости (19 миллионов долларов против 36,5 по официальному прайсу). То есть себе в убыток. Конечно, авиапроизводители обычно имеют неплохую маржу с послепродажного обслуживания самолетов, но и это не про «Суперджет». Дело в том, что сервисное обслуживание ГСС в свое время отдали Superjet International. Но эта компания сейчас принадлежит не ГСС, а итальянской Alenia Aermacchi. Нет надежды и на то, что ГСС удастся заработать на поставке запчастей, – беда в том, что более 60 % деталей «Суперджета» – это импортные комплектующие.

«На самом деле, чтобы окупить «Суперджет», по самым скромным оценкам, необходимо выпустить более 1 тысячи самолетов, – считает Роман Гусаров, – это нереальная цифра». Почему же «Суперджет» не будут покупать?

Главная проблема нового самолета в том, что в процессе проектирования и строительства его заявленные характеристики заметно ухудшились. В частности, машину перетяжелили более чем на 3 тонны – это привело к значительному сокращению дальности полета и снижению топливной эффективности. «Суперджет» оказался слишком прожорливым, что в условиях нынешних цен на топливо отпугнуло потенциальных покупателей лайнера. При этом, что характерно, информацию о расходе топлива «Суперджетом» тот же «Аэрофлот» старается не афишировать, есть информация, что между «Аэрофлотом» и «Гражданскими самолетами Сухого» существует договоренность, что эти данные являются конфиденциальными. Однако шила в мешке не утаишь. Не так давно Транспортная клиринговая палата обнародовала информацию о реальной топливной эффективности «Суперджета». Цифры, надо сказать, шокировали

экспертов – по ним «прорывной» самолет расходует 2296 килограммов топлива на час

полета, тогда как, по заверениям ГСС, «Суперджет» «ест» не более 1600–1700 килограммов в час. Что интересно, ближайший зарубежный конкурент «Суперджета» бразильский «Эмбраер-190» расходует 1850 килограммов топлива на час полета. Косвенным подтверждением того, что «главная надежда российского авиапрома» оказалась не такой экономичной, как об этом трубили руководители ГСС, служат и данные «Аэрофлота» по среднему расходу топлива в компании. Так, в годовом отчете за 2011 год черным по белому написано: «Удельный расход топлива в 2011 году составил 319 г/ткм, что на 6 граммов выше, чем в 2010 году. Рост показателя связан с существенным увеличением объемов работ на Ил-96 и вводом в эксплуатацию SSJ 100». Казалось бы, 6 граммов – совершенно несущественная цифра, но, напомним, «Суперджеты» составляют сегодня менее 10 % парка авиакомпании, при этом их налет в разы меньше, чем у импортных самолетов. Самолеты ломаются настолько часто, что в «Аэрофлоте» ходит поговорка: «Суперджет» летает от ангара до ангара».

Единственный покупатель «Суперджета» – Внешэкономбанк

Всего на коммерческих авиарейсах сегодня официально трудится 12 «Суперджетов» (при планировавшемся выпуске 60 машин в год) – 10 машин у «Аэрофлота» и 2 судна у авиакомпании «Якутия». «Армавиа», для которой было построено два воздушных судна, от их эксплуатации отказалась. При этом рабочей лошадкой «Суперджет» никак не назовешь. Так, судя по открытым данным, в марте 2013 года в «Аэрофлоте» относительно регулярно летали только пять бортов, при этом каждый из них около недели простоял на земле. В «Якутии» два «Суперджета» в марте осилили только по одному рейсу в сутки (в итоге один из бортов вернули в ГСС на доработку). Причина – постоянные поломки и отсутствие запасных частей, такой вот сервис по-русски.

Сторонники проекта заявляют, что все это «детские болезни», которыми болеет любой новый самолет, однако статистика говорит, что чем больше самолетов выпускают ГСС, тем более эти болезни усугубляются, хотя, по идее, все должно быть ровно наоборот. Так, по данным «Аэрофлота», если в 2011 году на один инцидент с «Суперджетом» приходилось более 900 часов налета, то в первое полугодие 2012 года этот показатель упал до 514 часов налета. А во второе полугодие 2012 года составил 462 часа. Так кому же нужно это ведро с заклепками?

Руководство ГСС излучает оптимизм и регулярно заявляет о все новых и новых «твердых контрактах» на поставку «Суперджетов» (по последним данным, у ГСС «твердо» хотят купить более 100 машин). Однако в ближайшем рассмотрении эти контракты либо оказываются пространными договорами о намерениях, либо заведомо невыполнимыми – потенциальными покупателями «Суперджетов» почему-то часто оказываются компании, находящиеся в предбанкротном состоянии. Это, например, касается венгерской авиакомпании «Малев» (планировалась закупка 30 самолетов, но компания обанкротилась) и упомянутой выше индонезийской «Картики» (планировалась закупка 30 самолетов, но счета компании сейчас арестованы). Эксперты объясняют эту интересную ситуацию просто: ГСС сознательно заключают невыполнимые договоры. И такая ситуация выгодна как «продавцам», так и «покупателям». Заключив липовый договор, ГСС рапортуют властям, что самолет удался и пользуется спросом, и вытягивают под проект дополнительное финансирование, «покупатели», в свою очередь, показывают акционерам, что компания вполне жизнеспособна и даже обновляет авиапарк. То есть «Суперджет» играет роль этакого пузыря на рынке, за которым нет ни денег, ни самолетов.

Что же касается реальных поставок, которые могут состояться в ближайшее время, то и эти контракты никак не говорят о том, что на «Суперджет» выстроилась очередь из покупателей. В ближайшее время свой авиапарк «Суперджетами» должны пополнить компании «Ютэйр» (24 борта), индонезийская «Скай Авиэйшн» (12), лаосская Lao Central Airlines (3) и мексиканский «Интерджет» (20). Знаете, что объединяет все эти контракты? Их объединяет то, что самолеты покупают не упомянутые компании, а российский государственный банк ВЭБ, который будет сдавать самолеты упомянутым компаниям в лизинг, то есть в аренду. По такой же схеме свой парк «сухих» в скором времени обновит и «Аэрофлот». Чем может обернуться эта авантюра для ВЭБ, который выделил на покупку самолетов 2,1 миллиарда долларов, предсказать сложно – до сих пор на рынке нет четкого понимания, какой будет остаточная стоимость «Суперджета» через 10 лет, кроме того, учитывая специфику эксплуатации самолета в России, не исключено, что зарубежные покупатели будут вынуждены от них отказаться. Что тогда будет делать государственный банк с этими самолетами, не знает никто. Впрочем, издержки в любом случае лягут на плечи налогоплательщиков, а это, как видно, не заботит ни руководство ВЭБ, ни господ из компании «Сухой».

Что же нам делать с «Суперджетом»? Нет никаких сомнений, что если бы дальнейшую судьбу проекта решали экономисты, то уже завтра производство самолета было бы свернуто. Но «Суперджет» – это не только экономика, но и политика. Проект преподносится чуть ли не как главное доказательство того, что российская промышленность все еще способна производить высокотехнологичную продукцию, все это сопровождается неистовым пиаром «Суперджета» в государственных СМИ. Понятно, что известие о закрытии проекта, в который были вложены колоссальные бюджетные средства, нанесет мощный удар по имиджу власти.

Андрей НЕВЕРОВ.

(«Наша версия»)