

авиастроение ТЕНДЕНЦИИ

Профильный ремонт

В рамках военной реформы армия продолжает избавляться от не свойственных ей функций. Одновременно развивая и оснащая ремонтную базу для оперативного ремонта, Минобороны передает профильным авиастроительным корпорациям и компаниям (в частности, ОАК и «Вертолеты России») свои крупнейшие авиаремонтные предприятия.

— сервис —

В марте 2013 года, выступая на правительственной конференции по вопросам оборонно-промышленного комплекса, министр Сергей Шойгу буквально потребовал освободить Минобороны от «несвойственных функций», передав функции по ремонту всей техники, которая состоит на вооружении, профильным предприятиям оборонки: «Заберите все заводы, 37 тыс. слесарей и токарей, заберите вместе с ремонтом и вместе с деньгами. Дайте нам оружие, на котором мы будем воевать. Оружие, на котором мы будем учить наших молодых офицеров воевать в будущем».

Позже замминистра по вооружениям Юрий Борисов в интервью «Ъ» объяснял, что новое руководство Минобороны не хочет оставлять за собой средний и капитальный ремонт и тем более ремонт с модернизацией. «Любой обыватель, купив иностранный автомобиль, старается осуществлять ремонт в специализированной сервисной организации, а не у частного. И уж тем более не сам с молотком бегает. Техника становится сложной, текущий ремонт и обслуживание вообще отдельная тема, — пояснил заместитель министра. — Мы не будем посылать для замены масла технику на завод, гоняя ее за сотни километров. Сейчас в войсках будут восстанавливаться ремонтные органы, которые за минувшие пять-шесть лет были порушены. Будем насыщать их необходимыми запчастями, расходными материалами, которые за последние годы фактически не закупались». Неудовлетворительная работа предприятий (техника передавалась им на ремонт, а субхолдинги ремонтировали только то, что могли отремонтировать) отмечалась при практически стопроцентном авансировании: за 2011–2012 годы войска недополучили в среднем 20% техники, которую передали в ремонт.

Несмотря на желание поскорее исправить ситуацию, проблемы возникли практически сразу. Объединенная авиастроительная корпорация, Объединенная двигателестро-



Одно из лучших предприятий, полученных ОАК от Минобороны, — 123-й авиационный ремонтный завод (123 АРЗ) в городе Старая Русса, где легендарные ИЛ-76 обретают после модернизации новую жизнь

ительная корпорация, «Вертолеты России», госкорпорация «Ростех», концерн «Алмаз-Антей» и корпорация «Тактическое ракетное вооружение» были готовы взять из 131 предприятия Минобороны только те, которые были финансово устойчивыми. В большинстве случаев это были структуры «Авиаремонта»: авиастроители быстро согласились взять 20-й, 121-й, 123-й, 275-й, 308-й, 322-й, 325-й, 360-й, 4-й, 680-й авиаремонтные заводы, а также Волгоградский и 31-й заводы авиационного технологического оборудования, создав для этого отдельную структуру «ОАК-Сервис». В дополнительном перечне туда также предложено передать 32-й, 170-й и 720-й ремонтные заводы средств обеспечения полетов.

С точки зрения бизнеса получение таких активов крайне выгодно: поддержание боеготовности авиапарка ВВС РФ при своевременном исполнении обязательств сулит немалый доход. Так, заключенное в 2013 между ОАК и Минобороны соглашение по обслуживанию авиационной техники ведомства, находящейся в оперативном управлении, составило 85 млрд руб. Немаловажным досто-

инством для новых владельцев военных ремзаводов стала возможность подпасть под действие Федеральной целевой программы развития оборонно-промышленного комплекса до 2020 года — иными словами, они фактически могут претендовать на бюджетную поддержку при техническом перевооружении своих производственных фондов. Находясь в составе Минобороны, рассчитывать на такое было проблематично. Кроме того, ремонт изделий со сроком службы около 15–20 лет в конечном счете обходится примерно во столько же, во сколько покупка двух новых изделий — экономическая отдача от такой операции налицо.

Вместе с тем, получив в управление ремзаводы, предприятия промышленности берут на себя очень высокие обязательства. К таким в части ОАК относится организация на постоянной основе специальных выездных ремонтных бригад, которые будут находиться в состоянии 24-часовой готовности к срочному внеплановому ремонту авиатехники в частях. Предприятия обязуются продолжать ремонт авиатехники не только ВВС, но и МВД, ФСБ, МЧС и других струк-

тур госавиации, а также ремонт самолетов, поставленных иностранным заказчиком, и подготовку авиатехники, которой располагает Минобороны РФ, перед продажей ее за рубеж.

Теоретически авиагруппы ВВС РФ имеют статус частей постоянной готовности и должны содержать свой парк авиатехники в исправности не менее чем на 80% от списочного состава. В 2013 году исправность самолетов ВВС в целом составляла только 42%, а исправность самолетов боевого состава — 49%. Хуже всего дела обстояли с летной годностью стратегических бомбардировщиков Ту-160 и дальних Ту-22, разведчиков МиГ-25, истребителей МиГ-29, транспортных Ан-22 и L-410, учебных L-39, а также специальных Ил-80 и Ил-82: их исправность составляла всего 20–25%. Согласно планам Минобороны, до конца 2015 года необходимо нарастить уровень исправности всей авиатехники до 80% — такую задачу поставил Сергей Шойгу. В связи с этим перед ОАК стоит задача освоения ремонта новых поступающих в войска типов самолетов: учебно-боевых Як-130, истребителей Су-30, ударных Су-34, транспортных Ан-140, Ан-124–100, SSJ 100 и других.

Кроме того, параллельно с ремонтом на переданных авиапредприятиях должны быть модернизированы истребители Су-27СМ, МиГ-29СМ/СМТ и МиГ-31БМ, транспортные Ил-76ПС-90(А), воздушные заправщики Ил-78М2, противолодочные самолеты Ил-38 («Новелла»).

Ситуация также осложнена тем, что в войсках еще остается много инженерной и иной техники, отдельные узлы и агрегаты которой уже не производятся. Военные опасаются, что ремзаводы могут быть ликвидированы после вхождения в состав оборонных предприятий, поэтому Минобороны вынуждено пока оставить их у себя. После того как эта проблема будет решена, в составе «Гарнизона» останется не больше десяти важных ремонтных предприятий, в том числе структуры основного телекоммуникационного оператора ведомства «Воентелекома».

Иван Сафронов

СЕРИЙНЫЙ ПРИНЦИП

«Ъ» представляет первый ежеквартальный медиарейтинг авиапроизводственных компаний, специально подготовленный компанией «Медиалогия».

Лидерами медиарейтинга среди компаний стали «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК), «Вертолеты России» и АХК «Сухой».

Основные события, выдвинувшие ОАК в публичные лидеры отрасли: совет директоров ОАК голосованием утвердил Юрия Слюсаря в должности президента компании; заявление компании о возможных поставках на рынки Китая и Юго-Восточной Азии в течение трех лет 100 SSJ100; впервые попадание компании в список Forbes Global 2000; намерение добиться увеличения доли от продаж гражданской техники до 50% доходов (сейчас до 20%).

Список достижений компании «Вертолеты России» несколько иной: попадание в ежегодный рейтинг издания Defence News, представляющий 100 лучших мировых компаний по производству оружия и военной техники; оглашение намерения открыть в Индии сервисный центр для обслуживания поставляемых РФ Индии многоцелевых вертолетов Ми-17В-5.

На третью позицию в рейтинге упоминаемости АХК «Сухой» поработал Владимир Путин, который сообщил, что совместный портфель заказов российского Sukhoi SuperJet 100 у компании «Сухой» и ее итальянских партнеров составляет 150 самолетов.

Лидерами медиарейтинга персон за исследуемый период стали: новый президент ОАК Юрий Слюсарь, генеральный директор «Вертолетов России» Александр Михеев и генеральный директор «Авиастар-СП» Сергей Дементьев. **Олег Трубецкой**

Медиатор-15 персон, представляющих российские авиапроизводственные компании (январь—август 2015 года)

Место	Персона	Компания	Количество сообщений
1	Юрий Слюсарь	ОАО ОАК	3230
2	Александр Михеев	АО «Вертолеты России»	1231
3	Сергей Дементьев	АО «Авиастар-СП»	607
4	Максим Кузюк	Холдинг «Технодинамика»	532
5	Александр Артюхов	АО ОДК	492
6	Сергей Коротков	РСК МиГ	468
7	Олег Демченко	ОАО «Корпорация „Иркут“»	373
8	Сергей Недорослев	«Каскол»	330
9	Вадим Лигай	ОАО «Казанский вертолетный завод»	297
10	Леонид Бельх	ОАО «Улан-Удэнский авиационный завод»	270
11	Александр Иноземцев	ОАО «Авиадвигатель»	125
12	Илья Тарасенко	ЗАО «Гражданские самолеты Сухого»	118
13	Сергей Михеев	ОАО «Камов»	116
14	Александр Вепрев	ОАО «Иркутский авиационный завод»	107
15	Дмитрий Пришивин	ОАО ВАСО	102

Источник: «Медиалогия».

Медиатор-20 российских авиапроизводственных компаний (январь—август 2015 года)

Место	Компания	Количество сообщений
1	ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация»	12902
2	АО «Вертолеты России»	8011
3	АХК «Сухой»	4972
4	АО ОДК	4115
5	ЗАО «Гражданские самолеты Сухого»	3984
6	ОАО «Корпорация „Иркут“»	3590
7	АО «Авиастар-СП»	3039
8	Холдинг «Технодинамика»	2147
9	РСК МиГ	2032
10	ОАО «Казанский вертолетный завод»	1959
11	ОАО «Иркутский авиационный завод»	1886
12	ОАО «Туполев»	1745
13	ОАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина»	1596
14	ОАО ВАСО	1421
15	ОАО «Улан-Удэнский авиационный завод»	1380
16	ОАО «Роствертол»	1198
17	ОАО КумАПП	1049
18	ПАО «ТАНТК имени Бериева»	903
19	ОАО «Новосибирский авиационный завод им. В. П. Чкалова»	802
20	ОАО «Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля»	782

Источник: «Медиалогия».

Су-30СМ
На страже рубежей России

ИРКУТ
В составе ОАК

www.irkut.com