

КРИТИКА В АДРЕС ТУ-204: ОБЪЕКТИВНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ ИЛИ КАМПАНИЯ ДЛЯ ОТМЕНЫ ПОШЛИН

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 30 сентября 2009 г.

В последние дни критика в адрес эксплуатации дальнемагистрального узкофюзеляжного самолета нового поколения Ту-204 резко активизировалась. В связи с большим количеством внештатных ситуаций и аварийных посадок, вызванных дефектами в силовых установках, авиакомпания Red Wings (крупнейший эксплуатант Ту-204-100) заявила, что готова отстаивать свои права в судебном порядке и планирует отказаться от использования этого самолета.

Эту проблему можно рассмотреть с нескольких сторон, выводы последуют разные, кроме одного – безопасность полетов должна оставаться на самом высоком уровне, при этом бездействие может погубить отрасль.

Первые инциденты при эксплуатации Ту-204 случились еще в 2001 г., тогда при взлете лайнера авиакомпании "МинВодАвиа" экипаж не смог убрать подкрылки, а уже в 2002 г. начались проблемы с двигателями. По словам руководителя "Росавиации" Г. Курзенкова, из-за отказа техники зафиксировано 25 внештатных ситуаций. О серьезности этих происшествий свидетельствует то, что в результате некоторых из них были совершены аварийные посадки самолетов. Также Курзенков сообщил, что до 80% всех претензий относятся к комплектующим авиадвигателям ПС-90А.

В настоящее время итогом ситуации являются заявленные Red Wings потери в объеме до 270 млн руб. (от вынужденного простоя самолетов, аренды "подменных двигателей", вынужденных посадок) и взаимный обмен обвинениями.

Например, Red Wings обвиняет производителя авиадвигателей Пермский моторный завод в том, что он комплектует ПС-90А деталями, произведенными 3 года назад, а это противоречит условиям контракта.¹

Пермский моторный завод, в свою очередь, говорит о неправильном и несвоевременном техническом обслуживании.

Несмотря на всю серьезность положения, реакция государственных органов последовала совсем недавно. Руководитель "Росавиации" обратился к президенту ОАК А. Федорову с

¹ По материалам Национальной резервной корпорации.

письмом, в котором говорится о немедленном решении этой проблемы. Вместе с тем сроки устранения неполадок не установлены, а эксплуатация модификаций Ту-204 допускается.

Если вся данная информация отражает действительность, то последствия для отрасли могут быть губительными.

Во-первых, авиаперевозчики могут начать отказываться от закупки Ту-204 и Ту-214² (в настоящее время эксплуатируется около 50 единиц). Даже в условиях острой необходимости обновления авиапарка спрос на российские самолеты снизится, а поскольку аналогов у ОАО "Ильюшин" нет, возрастет спрос на импорт. Во-вторых, отсутствие необходимого продукта в России может стать причиной снижения или отмены ввозных пошлин на самолеты такого типа, что окончательно снимет вопросы о том, какие самолеты будут покупать российские авиакомпании. Кроме того, поскольку ПС-90А устанавливаются и на широкофюзеляжный лайнер Ил-96, заказов не станет и на этот самолет нового поколения. В-третьих, откажутся от Ту-204 и Ту-214 и зарубежные заказчики. В-четвертых, российская авиапромышленность и сектор авиационного двигателестроения получают плохую рекламу. В условиях технологической отсталости и высокой конкуренции это может нанести огромный ущерб отрасли. В связи с этим непонятна реакция пермского завода: компанию обвиняют в поставке некачественных авиадвигателей, а никакие меры при этом не предпринимаются, кроме встречных обвинений в неправильном техобслуживании.

Таким образом, все вышеперечисленное может "закрыть" для российского автопрома сектор дальнемагистральных узкофюзеляжных лайнеров, как это происходит с нишей Ил-96.

Взглянув на проблему с другой стороны, есть основания полагать, что ситуация похожа на кампанию по отмене ввозных пошлин на узкофюзеляжные самолеты аналогичной вместимости. В пользу этой версии говорят следующие факты.

Во-первых, критика в адрес Ту-204 началась лишь недавно, тогда как первые инциденты произошли более двух лет назад. Также выяснилось, что внештатных ситуаций было значительно больше, чем отражалось в СМИ. В-третьих, странно, что, несмотря на такую проблему, Ту-204 стал наиболее массовой российской моделью самолетов нового поколения. Более того, "Трансаэро", один из крупнейших авиаперевозчиков, который

² Ту-214 – аналог Ту-204-100, который производится на Казанском авиационном заводе, но комплектуется теми же ПС-90А.

эксплуатирует суда различного производства и типа заявлял, что использование Ту-214 экономически эффективно.

Неконкурентоспособность российских самолетов в первую очередь связана с высоким расходом топлива, однако у Ту-204-100 расход топлива составляет 19,3 г/пасс. км. Этот показатель лучше только у Airbus-321 (18,5 г/пасс. км), тогда как у Boeing 757-200 – около 23,4.

И наконец, информация о том, что именно из-за письма "Трансаэро" "Росавиация" связалась с ОАК и поставила вопрос о приостановке деятельности Ту-204, не подтвердилась. По сообщению "Трансаэро", письмо в "Росавиацию" компания никогда не писала.