

Двигатели выводят из оборота

В РФ по техническим причинам перестал летать каждый второй Airbus neo

По данным „Ъ“, авиакомпании приостановили полеты на 34 Airbus A320/A321neo — это половина всех самолетов данного семейства в России. Часть лайнеров выведены в резерв для экономии ресурса двигателей до высокого сезона, но 15–20 бортов могут так и не вернуться к полетам. На самолетах данного типа установлены прогрессивные, но проблемные двигатели: их невозможно ни починить в РФ из-за сложности, ни завезти в страну из-за санкций и дефицита на мировом рынке. Масштабный вывод A320/A321neo (около 10% от всего иностранного магистрального воздушного флота в РФ) из эксплуатации, по мнению собеседников „Ъ“, возможен уже с 2026 года.

Как выяснил „Ъ“, на 20 ноября в РФ припарковано более половины всего парка оставшихся Airbus A320neo и A321neo. Причина в сложностях с обслуживанием двигателей, из-за чего перевозчики оказались вынуждены экономить ресурсы. Из 66 воздушных судов (ВС) семейства, по данным FlightRadar24, простаивает 34. По оценке источников „Ъ“, до половины из них могут уже не вернуться к полетам.

Наиболее сложная ситуация у S7, у которой припаркован 31 из 39 A320/A321neo возрастом от трех до семи лет. Эти самолеты оснащены двигателями Pratt & Whitney (P&W, США) и составляют более трети парка перевозчика. Среди простаивающих — все восемь A321neo, которые стоят с 2023 года. Из 31 A320neo тогда же встали пять (см. „Ъ“ от 11 октября 2023 года). Еще 18 A320neo, согласно FlightRadar24, постепенно выводились в резерв в период с января по сентябрь этого года и сейчас находятся в базовых для перевозчика аэропортах Домодедово и Толмачево (Новосибирск).

По данным двух источников „Ъ“, ресурсы двигателей этих самолетов компания планирует экономить до начала следующего высокого сезона, когда большая часть ВС может снова вернуться в расписание. Два других источника утверждают, что ресурсы двигателей более чем 20 ВС уже фактически исчерпаны. Всего в реестре Росавиации за перевозчиком числится 92 самолета. Помимо A320/A321neo из магистрального флота не летает только один A319, остальные Boeing и Airbus «на крыле». Из 69 оставшихся у S7 Airbus сертификаты летной годности (СЛГ) сохраняют 55 ВС. По данным „Ъ“, СЛГ восьми A321neo и шести A320neo приостановлены. В компании не ответили на вопросы „Ъ“.

Помимо парка S7 в РФ остается еще 27 самолетов A320/A321neo. Девять таких ВС у «Аэрофлота», два из них находятся на обслуживании. Еще 11 ВС — у «Уральских авиалиний», один из которых припаркован с начала октября из-за исчерпания ресурса двигателя. По два ВС — у «Северного ветра»



Половина российского парка Airbus A320/A321neo отдохнет от полетов для экономии ресурса ФОТО АНАТОЛИЯ ЖДАНОВА

и Smartavia. Еще три — у «Северо-Запада», причем третий, бизнес-джет ACJ320neo, поступил этим летом.

У всех крупных перевозчиков, кроме S7, эти ВС оснащены двигателями Leap (CFM, Франция), ситуация с которыми считается чуть менее сложной, чем с P&W. CFM выпускает двигатели Leap с 2013 года, P&W производит двигатели для neo — PW1000G (GTF) — с 2016 года. Уже через два года Airbus был вынужден сокращать планы поставок ВС из-за проблем с GTF. В 2023 году P&W массово отзывал двигатели, что вынудило десятки авиакомпаний в мире сокращать рейсы. Этим летом Airbus снова объявил о сокращении плана поставок новых самолетов из-за нехватки двигателей CFM и GTF.

Оба двигателя критикуют за «детские болезни» и нерешенные проблемы, допущенные из-за конкурентной спеш-

гателей серым импортом они также считают невозможным из-за отслеживаемости и дефицита на мировом рынке. В случае с Leap, впрочем, есть шанс решить проблему импортом отдельных деталей двигателя, говорят источники.

Парк A320/A321neo в РФ сегодня составляет примерно 10% от всего иностранного магистрального флота. В ближайшие несколько лет собеседники „Ъ“ не ожидают критического влияния на объем перевозок из-за проблем с этим семейством. Хотя в июле глава Росавиации Дмитрий Ядров допускал сокращение пассажиропотока по итогам 2024 года на 7%, до 98 млн человек, в зависимости от того, что S7 «решил делать с A320neo».

ки проектов A320neo и Boeing MAX. Ситуация с Leap считается менее критичной: межремонтный период у них в среднем — 2–2,5 года, а GTF при интенсивной эксплуатации требует капремонта каждые полтора года. У двигателей предыдущих поколений этот шаг в норме составляет пять–семь лет. Особенно остро стоит проблема с хрупкостью лопаток. Но, как отмечает источник „Ъ“, ожидается, что Leap «стабилизируется» в ближайшие два года, GTF — три-четыре года. Ряд источников „Ъ“ полагают, что в отсутствие ремонта в РФ самолеты семейства начнут массово выбывать из эксплуатации, по усредненной оценке, с 2026 года.

По словам двух собеседников „Ъ“, «Уральские авиалинии» также сократят в зимний сезон интенсивность эксплуатации своих A320/A321neo, чтобы продлить срок службы двигателей. Один из источников утверждает, что компания планирует вывести в резерв часть ВС. В авиакомпании „Ъ“ заявили, что не намерены останавливать ни одного самолета, помимо уже остановленного «по директиве/ресурсу двигателя». Там также заверили, что зимнее сокращение рейсов «не пре- высит традиционных для отрасли ежегодных показателей на фоне сезонного снижения перевозок».

В возможность освоения ремонтов двигателей A320/A321neo в РФ не верит ни один из собеседников „Ъ“. Несколько источников „Ъ“ полагают, что их можно вывезти для ремонта за рубеж, отмечая, что несколько авиакомпаний уже запрашивали у Минтранса разрешение на вывоз, но не получили ответа. В Минтрансе „Ъ“ не ответили.

Другие собеседники „Ъ“ считают, что вывоз вряд ли был бы результативен: перемещение «чипированных» двигателей отслеживается, и ремонтами Leap занимается около пяти филиалов в мире, которые расположены в недружественных странах. GTF ремонтирует только сама P&W, добавляют собеседники „Ъ“. Завоз этих дви-

«Выход на безубыточность — минимум»

Гендиректор ОСК Андрей Пучков о верфях, судах и заказчиках

ВТБ, получивший в 2023 году в управление Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК), планирует масштабные инвестиции в поддержание и развитие актива. Затраты на покрытие дефицита, новую верфь на Дальнем Востоке и модернизацию предприятий оцениваются в 2 трлн руб., а с включением в периметр ОСК верфи «Звезда» сумма может еще возрасти. О задачах нового руководства ОСК, необходимости рестройки технологических процессов, господдержке и источниках финансирования проектов „Ъ“ рассказал гендиректор ОСК Андрей Пучков.

— Год назад ВТБ получил активы ОСК в доверительное управление после провала программы финансового оздоровления компании. Как вы планируете вывести актив в операционную прибыль?

— У нас было несколько идей, как подойти к этой задаче. Мы остановились на амбициозном варианте, который предполагает достаточно серьезные инвестиции и большие организационные изменения в нашей деятельности. Выход на безубыточность — это, конечно, тот минимум, который нам необходим. В первую очередь мы нашли при поддержке правительства РФ и банка ВТБ источники для того, чтобы достроить те гра-

жданские заказы, которые у нас находились в зоне неопределенности с точки зрения финансирования. Во-вторых, сейчас мы работаем над управлением себестоимостью: устраняем неэффективность, которая была в деятельности корпорации. Считаем, что эти шаги дают основание добиться результата на том портфеле заказов, который у нас существует. По некоторым заводам уже выходим на позитивный трек, по другим нужно чуть больше времени, но движение началось, оно сопровождается кадровыми, и технологическими изменениями.

— В контур ОСК может войти судовой «Звезда», как это влияет на планы по строительству верфи в бухте Промышленная? — В настоящий момент наши планы кардинально не меняются. Мы видим критический дефицит построечных мест в сегменте морского транспорта, поэтому, когда мы оценивали целесообразность нашего вхождения в проект новой верфи, мы смотрели на имеющийся спрос, на производственные темпы коллег из «Звезды», то есть мы осознанно шли в эту нишу, понимая, что работы хватит на обе площадки. Возможны точечные уточнения наших планов по новой верфи и корректировка планов развития «Звезды». Это предстоящая работа, мы только к ней приступаем.

деловые новости — 8

Рафаэль Надаль замкнул круг

Великий испанский теннисист завершил карьеру

Один из величайших теннисистов в истории, 22-кратный победитель турниров Большого шлема Рафаэль Надаль, официально завершил карьеру. Прощание испанской легенды не получилось триумфальным, хотя его болельщики, заполнившие трибуны Martin Sargren Arena в Малаге, наверняка надеялись, что ему удастся поставить точку громко, завоеванием очередного титула. Но нет, сборная Испания не смогла выйти в полуфинал Кубка Дэвиса, уступив голландцам, чему поспособствовал и сам Надаль, свой матч проигравший. Прощался он с теннисом весьма эмоционально. «В этой жизни у всего есть начало и конец. Сегодня круг замкнулся», — заявил он после матча.

Завершение грандиозной карьеры Рафаэля Надаля не было неожиданностью. О намерении закончить с профессиональным теннисом именно в финальной части Кубка Дэвиса, которая проходит в Малаге, 38-летний испанец официально объявил еще в октябре, хотя и до того неоднократно давал понять, что 2024 год станет для него последним в большом спорте. Момент для прощания был вполне подходящим. Упустить шанс завершить карьеру на фоне безудержного обожания со стороны испанской публики было бы неразумно. Сам Надаль, правда, не раз от-

мечал, что рад бы вовсе никуда не уходить, играть дальше. «Я действительно не утратил страсти к игре, но мое тело уже не справляется с нагрузками», — признавался он.

Если Надаль ждал какой-то эмоциональной, где-то даже сентиментальной развязки, то получил ее в полной мере. Хотя нельзя не отметить, что многие из фанов испанца, а наверняка и он сам, надеялись на то, что карьеру удастся завершить с фанфарами. Все-таки Кубок Дэвиса — турнир командный, и тут можно стать обладателем трофея, вообще не выиграв ни одного матча в одиночном разряде. К слову, всего в активе Надаля пять триумфов в Кубке Дэвиса (в общей сложности сборная Испания шесть раз выигрывала этот трофей). Хотя это далеко не главное достижение испанца. Главным, конечно, является уникальный показатель — 14 побед на Roland Garros. По количеству титулов, завоеванных на турнирах Большого шлема (22), он уступает лишь Джоковичу (24), по общему числу трофеев в одиночном разряде (92) замыкает пятерку лучших, которую составляют Джимми Коннорс (109), Роджер Федерер (103), Джокович (99) и Иван Лендл (94), но по победам на грунтовых кортах (63) является лидером Открытой эры, точкой отсчета которой считается 1969 год.

спорт — 12

07 Инвесторы получили подъемниковые «Васта Дискавери» консолидировала «Национальные канатные дороги»

07 Достижения легкой атлетики Посетители нашли альтернативу классическим торгцентрам

07 «Библио-Глобус» возвращается вокруг покупателей Один из старейших книжных магазинов Москвы может сменить владельцев

08 Уголь на разогреве Отопительный сезон и поставки в Китай поддержали октябрьский экспорт

08 Госдолг снова растет в цене Доходность длинных ОФЗ превысила 17% годовых

09 Хоть дог, хоть бульдог Отец и сын Васильчуки покинули фастфуд-сеть

В прифронтовой зоне

Рынок пригнулся под ракетами

Индекс Московской биржи впервые за две недели закрылся ниже уровня 2600 пунктов, за последние два дня фондовый индикатор потерял более 4,5%. Распродажа на российском рынке происходит на фоне обострения геополитической напряженности из-за при- менения украинскими войсками ракет западного производства (ATACMS, Storm Shadow) для ударов по российской территории. Негатива добавило и ускорение инфляции, что позволяет ЦБ еще раз повысить ключевую ставку в декабре. Влияние этих факторов сохранится до конца года, увеличивая волатильность торгов на российском рынке.

В среду 20 ноября впервые со 2 ноября индекс Московской биржи опустился ниже 2600 пунктов, полностью обнулив рост, вызванный «Трам-п-ралли» (с 6 по 11 ноября). По итогам основной сессии индекс закрылся на отметке 2596,89 пункта, на 1,3% ниже предыдущего дня. За два дня уверенного снижения индекс потерял более 4,5%. Распродажа российских ценных бумаг происходила на больших объемах торгов: в среду почти 97 млрд руб., во вторник более 125 млрд руб. Это заметно выше средних дневных значений предыдущего месяца, немногим превысивших 75 млрд руб.

По мнению опрошенных „Ъ“ экспертов, причиной игры на понижение стала геополитика. В последние дни новостные ленты все чаще пестрят не самыми позитивными заголовками, говорит аналитик компании «Цифра брокер» Иван Ефанов. Так, западные СМИ со ссылкой на свои источники сообщали, что Украина впервые применила в России поставленные Великобританией ракеты Storm Shadow. Официальных подтверждений с российской стороны пока не последовало. Днем ранее с помощью американских ракет ATACMS был атакован военный объект в Брянской области, сообщила российское Минобороны. Между тем в начале ноября победа Дональда Трампа на выборах президента США вселяла некоторый оптимизм инвесторам, что его политика будет направлена на урегулирование конфликта на Украине мирным путем, отмечает партнер Capital Lab Евгений Шатов. Тогда это способствовало росту индекса MOEX почти на 5%.

Теперь же, помимо роста геополитических рисков, добавились негативные данные по инфляции, которая ускорилась в годовом выражении до 8,59% с 8,43%.

деловые новости — 9

Подписной индекс

50060

П1125

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ О ПОЛИТИКЕ, ЭКОНОМИКЕ, БИЗНЕСЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ В TELEGRAM-КАНАЛЕ «КОММЕРСАНТА»

первые лица — 10