

Путин - это Сталин сегодня, или почему рухнул Суперджет (окончание)

[kungurov](#)

15 сентября, 0:35

Начало [тут](#). В хоровом песнопении о вставании путэнской России с колен сразу несколько куплетов посвящены флагману отечественного гражданского авиастроения, самолету XXI века, символу нано-модернизации и прочая, и прочая, и прочая - самолету Sukhoi SuperJet 100. Официозная пропаганда настолько засрала моск бедному обывателю, что даже лица, не симпатизирующие кремлевской швали, начинают питать иллюзии, что пусть в Рашке и воруют 80% всех доступных ресурсов, но на оставшиеся 20% "хоть что-то начали делать". Пилять, лучше бы украли все 100% бюджета, выделенного на распил по линии SuperJet 100, вреда было бы меньше, чем от этого "хоть-что-то-начали-делания".

Для тех, кто еще не в теме, объясню, почему SuperJet 100 не имеет никакого отношения к развитию отечественного авиапрома. Во-первых, на 80% он состоит из импортных комплектующих, то есть если бы его вдруг начали производить серийно, то это поспособствовало бы развитию забургных партнеров. Во-вторых, вокруг [ОАК](#), созданной, видать, специально под мегараспил, выросла куча совместных предприятий, через которые бабло и уходит на Запад. Это известная схема, по которой прибыли концентрируются у посреднической шарашки, а производителю достаются убытки, которые покрываются из бюджета по линии поддержки отечественного авиапрома. А хуле, Рашка встает с колен, она может себе это позволить. Впрочем, еще раз напомним, что произвести конечный продукт в РФ все равно не могут. Например, последняя из 13 собранных машин, которую приобрела мексиканская авиакомпания, полетела в Италию, где ей оборудуют салон и покрасят. Собственно, вклад "встающего с колен" отечественного авиапрома - сборка планера при помощи кувалды и такой-то матери, благо, что доля высокотехнологичных композитов там очень мала.

Даже отверточную сборку французского двигателя SaM146 в Рыбинске осуществить нормально не могут. В Якутии успешно сертифицированный двигатель почему-то не заводился при низких температурах, а в Армении, которая приобрела первый самолет, компания-эксплуатант пришла к неприятному открытию - двигатель оказался тяжелее на 114 кг, нежели заявлено и расходует на 3% больше топлива. Спрашивается, зачем ставить на SuperJet иностранный двигатель, если машина и двигатель к ней разрабатываются с нуля? Ответ очевиден - чтобы спиздить бабки. Сначала во Франции регистрируется компания [PowerJet](#), которая является держателем сертификата на SaM146 и обладает правом поставки двигателя. Потом из бюджета выделяется энное количество миллиардов, которые уходят во Францию. Но отмывочная "прокладка" PowerJet, разумеется, разработкой двигателя не занималась, собственно, SaM146 - это вариация на тему американско-французского [CFM56](#). Конечно, по этому поводу было много слюнявых восторгов, дескать, мы, благодаря сотрудничеству с французской

[SNECMA](#), (соучредитель PowerJet)присовокупимся к священным высоким западным технологиям. Но это говорит пропаганда. Реально же "встающая с колен" получила модификацию двигателя, разработанного в конце 70-х годов прошлого века. Прорывными технологиями XXI века тут даже не пахнет. На базе отличного советского двигателя Д-36, который по совокупности эксплуатационных характеристик превосходил франко-американский аналог, сегодня создана линейка Д-436. Да, ныне производство этого двигателя тоже оказалось за границей, на Украине, однако, [если верить производителю](#), корпорации Мотор-Сич, доля предприятий РФ в производстве Д-436Т1 равна 61,2%. Я уверен, что найдется туча жирных троллей, которые насрут в коментах, что я лох в двигателестроении, и на самом деле Д-436Т1 совковое говно, а SaM146 сделан белыми людьми на компьютере, и потому это круто, однако судя по опубликованным в открытых источниках техническим характеристикам, Д-436Т1 несколько превосходит французский аналог. Стоимость нашего движка мне узнать не удалось, но полагаю, она будет меньше заявленных \$2,7 млн. для SaM146.

Итак, денежки на разработку "супердвигателя" для "Суперджета" благополучно спиздили. Но это только первый цикл воровства. Далее директор "Объединенной двигателестроительной корпорации" (ОДК) Андрей Реус [запросил из бюджета 8,4 млрд руб.](#) на "модернизацию производства", потому что собирать на отечественной базе движок из иностранных машинокомплектов несподручно. Но это, я полагаю, не окончательная сумма, потому что в планах ОДК выдавать на гора ежегодно 150 единиц SaM146, для чего потребуется "наращивание инвестиций". Само рыбинское НПО "Сатурн" финансово несостоятельно. В 2011 г. оно по корпоративной отчетности имеет прибыль 50 млн руб. - на уровне московского автосалона, торгующего "Фольксвагенами". Правда, корпоративная отчетность - дело тонкое. Счетная Палата РФ [настроена более пессимистично](#): "Чистый убыток "Сатурна" за 2009 год составил 1,4 млрд рублей, за 2010 год - 1,5 млрд рублей. По оценке Счетной палаты, предприятие не способно самостоятельно обслуживать кредиты, что во многом обусловлено серийным производством двигателей SaM146. Из данных СП следует, что в 2011 году компания продала шесть SaM146, убыток от продаж составил 312,18 млн рублей. В этом году убыток от продаж 53 двигателей может достичь 2,7 млрд рублей, прогнозирует ведомство".

Спрашивается, какой смысл вбухивать миллиарды в "модернизацию", результатом которой является торговля в убыток, если гораздо проще и дешевле закупать готовые двигатели во Франции, где серийное производство давно отлажено? Вот когда производство SSJ100 выйдет на уровень хотя бы 30 единиц в год, тогда можно уже прикинуть на калькуляторе окупаемость инвестиций в отверточную сборку движка в Рыбинске. Так в этом-то и вся суть - никто не собирается всерьез раскручивать в Рашке "суперджетное" производство, как об этом брешут путинские пропагандоны. Компания ["Гражданские самолеты Сухого"](#) в

марте 2007 года в меморандуме по случаю размещения на фондовом рынке своих облигаций на 5 млрд рублей (всего облигаций эмитировано уже на 14 млрд руб), прокукарекала, что в 2008 году поставит на рынок 6 самолетов. В 2009-м - 30, в 2010-м - 60, а в 2011-м - 70. Где-то мелькала цифра, что к концу этого года на крыло должны были встать 260 машин. Кремлевской пидорасне нужен лишь повод, чтобы отсосать из бюджета очередную порцию бабла. Поэтому сначала озвучиваются мегацель - довести уровень производства двигателей до 150 единиц в год, потом под это дело выделяется госфинансирование, далее деньги пиздятся, а проект закрывается. Именно поэтому при проектировании SuperJet 100 вариант использования родного Д-436Т1 даже не рассматривался. Ведь на этом нихрена не украдешь - модель разработана 10 лет назад и освоена в производстве.

Опять же, спиздить бабло - это полдела, надо еще легализовать за рубежом, в местах ПМЖ нашей ибаной илиты. Именно для этого к "производству" SSJ100 по той же схеме, что и с двигателем, привлекаются десятки иностранных компаний. Собственно, вклад отечественной промышленности в производство "суперсамолета", если верить Википедии, исчерпывается следующим списком: элементы фюзеляжа (НАПО, КнААПО), алюминиевые заготовки (Каменск-Уральский металлургический завод), система кондиционирования воздуха (ОАО ПКО "Теплообменник"), молниезащита(ООО НПП "СКАТ"), концентратор данных (Ульяновское КБ приборостроения), титановые детали (ВСМПО-АВИСМА), звенья подкосов шасси (ОАО "Гидромаш"), изделия из композитных материалов (ВАСО), кессон крыла, центроплан (АэроКомпозит). Все остальное бывшая авиакосмическая сверхдержава выписывает из-за рубежа у примерно 90 фирм-производителей, в основном в США, Германии и Франции.

Да, я знаю, о чем сейчас заверещат апологеты единственно верного экономического курса: типа, сейчас хороший самолет нельзя сделать по совковой идеологии замкнутого цикла, надо перенимать мировой опыт, тот же [Boeing](#) привлекает сотни иностранных подрядчиков и не горюет - 3-4 миллиарда годовой чистой прибыли имеет. Разница между откатно-распиловочной ОАК и корпорацией Boeing в том, что последняя производит востребованный рынком продукт, да к тому же является монополистом (делит рынок дальнемагистральных пассажирских самолетов с [Airbus](#)), и потому, разумеется, заинтересована в минимизации производственных издержек, для чего привлекает сторонних производителей с дешевой рабочей силой. А в случае с SSJ100 все строго наоборот - привлекаются подрядчики в странах с высокой стоимостью рабочей силы, а рыночная ниша ближнемагистральных лайнеров занята бразильцами (Embraer) и канадцами (Bombardier). После того, как на рынок выйдут японцы со своим [Mitsubishi Regional Jet](#) и китайцы с ARJ21, на "Суперджете", как коммерческом проекте можно будет окончательно поставить жирный крест.

Кстати, прибыли Boeing "Суперджетом" прирастать будут. Двери для

этого самолета американская компания [поставляет по астрономической цене \\$2 млн.](#) В отличие от заокеанской авиастроительной корпорации ОАК не приносит ничего, кроме убытков. На конец 2009 г. долги этой шарашкиной конторы составляли 122 млрд. руб., на следующий год превысили 154 млрд. руб., Учитывая, что в 2011 и 2012 гг. [убыточность компании только нарастала](#), не удивлюсь, что сегодня долговое бремя объединения превышает 200 миллиардов.

Может быть, региональный самолет нужен нам самим на внутренних линиях? Конечно нужен, потому что [к 2014 году в стране не останется ни одного Ту-134, а к 2026-му будут списаны и все Ту-154](#). Вот только Sukhoi SuperJet 100 изначально не предназначался для внутренних авиалиний, а проектировался исключительно на экспорт. В наших условиях это "чудо техники" может эксплуатироваться только очень ограниченно - [SSJ 100 - это "паркетник" с низкой посадкой двигателей, он требует чистое бетонное покрытие и ангарное хранение](#). В России всего 56 аэропортов могут принимать SSJ100.

Только ненадо визжать, что я клевету на "суперсамолет", за которым иностранные авиакомпании уже выстроились в очередь. Нахер он никому не нужен. На недавнем авиасалоне в Фарнборо "Сухои" не удалось подписать ни одного контракта на поставку SSJ100. А трескотня кремлядской пропаганды о потрфеле заказов на десятки машин - тупое и наглое вранье. Вот что пишет И.Муртазин, [в статье "Суперпылесос"](#) для "Новой газеты": *"19 января на лентах российских информационных агентств появилось сообщение о том, что в ближайшее время в страны Ближнего Востока будет продано около 60 российских самолетов Sukhoi Superjet 100. Сообщались и подробности: в день открытия международного авиасалона Bahrain International Airshow король Бахрейна Хамаб бен Иса аль-Халиф "лично осмотрел самолет SuperJet 100" и выразил заинтересованность пополнить авиапарк национального перевозчика Bahrain Air пятью российскими самолетами. Информация исходила от первого вице-премьера России Виктора Зубкова, находящегося с официальным визитом в Королевстве Бахрейн и участвующего в работе авиасалона.*

В тот день я тоже был на Bahrain International Airshow. И подумал, что упустил сенсацию. Да, я видел, как король Бахрейна в сопровождении первого вице-премьера России поднялся на борт самолета Sukhoi Superjet 100. Пробыли в салоне минут пятнадцать, вышли. Ни о каком контракте на поставку Sukhoi SuperJet 100 в Бахрейн речи не было. Промолчали о контракте и бахрейнские газеты. Но уже на следующий день выяснилось, что ничего я не пропустил. "Российская газета" сообщила подробности королевского посещения салона Sukhoi SuperJet 100: "Король остался доволен. В шутку ему предложили купить сразу пять лайнеров. Аль-Халиф пообещал подумать".

Примерно та же ситуация и с "твердыми контрактами" на поставку SSJ100. Сначала подписывается соглашение о поставке, тема с помпой пеарится в СМИ, потом покупатель заявляет, что

передумал, но по этому поводу шумиху никто не устраивает. Сначала от самолета отказались "стратегические партнеры" проекта - итальянцы, которым в лице Alenia Aeronautica принадлежит блокирующий пакет ГСС. Далее в упомянутой статье Муртазин описывает вкратце описывает ситуацию портфелем заказов на Sukhoi SuperJet 100:

"19 декабря 2006 года ГСС заключил договор с авиакомпанией ФГУП "Дальавиа" о поставке шести самолетов Sukhoi SuperJet 100. В июле 2008-го "Дальавиа" перечислила ГСС аванс. А уже осенью 2008-го были арестованы счета "Дальавиа" и начата процедура банкротства авиакомпании. 26 января 2009 года Федеральное агентство воздушного транспорта аннулировало сертификат эксплуатанта ОАО "Дальавиа".

Обанкротился и альянс AirUnion, у которого был договор на поставку пятнадцати Sukhoi SuperJet 100 на сумму 400 млн долларов и опцион еще на 15 самолетов.

В 2009-м на авиасалоне во французском Ле Бурже было заявлено, что ГСС подписал контракт на поставку тридцати Sukhoi SuperJet 100 с венгерской авиакомпанией Malev. Но и этот контракт оказался пустышкой. У Malev начались финансовые проблемы, и она отказалась от планов закупки российских самолетов.

На том же авиасалоне в Ле Бурже был подписан контракт с пермской компанией "Авиализинг" на сумму 715 миллионов долларов на поставку 24 самолетов Sukhoi Superjet 100/95.

В 2010-м на британском авиасалоне "Фарнборо-2010" снова было объявлено о "растущей популярности" Sukhoi SuperJet 100. СМИ писали: "Уже сегодня фирма Сухого заключила контракты со швейцарскими, итальянскими, испанскими, польскими и рядом других авиакомпаний..." Но о реальных поставках самолетов "швейцарским, испанским, польским..." эксплуатантам до сих пор ничего не слышно.

В прошлом году на авиасалоне в Жуковском ГСС подписал контракт с компанией ВЭБ-лизинг на сумму 760,8 миллиона долларов на поставку 24 самолетов Sukhoi SuperJet-100 для авиакомпании Utair. Там же, в Жуковском, индонезийская авиакомпания "Скай авиэйшн" подписала контракт на приобретение двенадцати самолетов Sukhoi SuperJet 100.

Дотошное изучение заключенных договоров поставок дает серьезные основания полагать, что практически все эти контракты, по большому счету, есть попытка замаскировать продолжение вливания многомиллиардных сумм из бюджета России в проект Sukhoi SuperJet 100. Притом что самолет уже давно должен быть в серийном производстве и приносить прибыль.

Выясняется, что тот же ФГУП "Дальавиа" в виде аванса перечислил не свои деньги, а кредитные - полученные у государственного банка ВТБ.

Авиакомпания Malev только по названию и базированию - венгерская. 49% акций компании принадлежат российскому государственному Внешэкономбанку. И деньги на 30 Sukhoi SuperJet 100 то ли выделил, то ли собирался выделить именно Внешэкономбанк.

Пермский "Авиализинг", как выяснилось позже, заключая контракт на 715 млн долларов, рассчитывал на кредит Сбербанка. В свою очередь, у государственного Сбербанка не было ни единого шанса отказать в выдаче кредита, потому все 24 самолета предназначались государственной авиакомпания "Россия".

Государственный "Аэрофлот" административным путем заставили закупить несколько машин, и теперь они мучаются с ними, испытывая существенные проблемы с поставкой запасных частей и проведением регламентных работ, о чем недавно заявили представители компании "Аэрофлот". Так, [поставщик смог в срок обеспечить компанию лишь 56% запрошенных запчастей, 31% был поставлен с опозданием более 10 дней, а 13% и вовсе не были получены](#). Аналогичные проблемы испытывает и армянская Armavia. Ну афига ли вы хотели? Это раньше можно было позвонить на завод и попросить, чтоб к завтрашнему дню прислали нужные комплектующие. Ныне надо выписывать их из-за границы, а иные делаются только под заказ (серийное-то производство не налажено, потому и запаса комплектующих нет).

С крупными индонезийскими заказами на SSJ100 картина совсем уж сюрреалистична. Очевидно, что "твердые контракты" с Kartika Airlines и Sky Aviation - звенья коррупционной цепи. Эти маленькие и совершенно нищие авиакомпании, даже не имеющие собственных воздушных судов якобы делают заказ на постройку... 42 "суперджетов". Под этот "твердый контракт" ССГ выдают из бюджета деньги на постройку лайнеров, а потом индонезийцы от них откажутся. Во-первых, денег у этих нищедранцев нет, а даже если бы и были, то зачем местным островным авиакомпаниям столько суперлайнеров - они что, собираются наращивать пассажиропотоки на Бали в 180 раз? Пока, насколько мне известно, индонезийская туристическая индустрия переживает спад. Контракты на самом деле липовые, и нужны они лишь как повод выдать из бюджета очередную порцию денег. Куда денут невостребованные азиатами самолеты, если их все-таки построят? Да не проблема - впарят в приказном порядке все тому же "Аэрофлоту". А, скорее всего, самолеты строить не будут, деньги спишут, а затраты спишут в убытки. Объяснение будет очень убедительным: мол, правительство Индонезии запретило своим авиакомпаниям покупать Sukhoi SuperJet-100 после известной майской катастрофы.

Картина вырисовывается следующая: государство вбухивает из бюджета в проект SSJ100 порядка \$3 млрд. в основном через баблотмывочную ОАК, полмиллиарда зеленых ГСС занимает (под госгарантии, разумеется) еще порядка миллиарда из бюджета "инвестируется" в "модернизацию" производственных мощностей, а потом осуществляется накачка теми же бюджетными деньгами через типа заказы авиакомпаний по линии принадлежащих государству банков. Всего "Суперджет" всосал в себя уже по приблизительным расчетам более \$8 млрд. и эта черная финансовая дыра продолжает ненасытно поглощать казенные деньги. На одну только рекламу за гарнией

ухлопали десятки миллионов баксов, и останавливаться супрджетовцы не намерены. Совершенно очевидно, что эта афера никогда не окупится. Но разве главу ОАК [Погосьяна](#) это расстраивает? Вовсе нет, ведь это акционеры Boeing получают гешефт лишь тогда, когда корпорация работает прибылью, а в Рашке наиболее доходны как раз убыточные проекты, точнее, доходна схема, при которой убытки перекладываются на налогоплательщика, а доход отдельных лиц формируется путем выстраивания распиздингово-оффшоринговых схем.

Всем уже очевидно, что так и не встав до конца с колен, путэнская Рашка позорно обосралась с Sukhoi SuperJet 100. Но это же просто прекрасно, значит надо ввалить в проект еще больше бабла, планы надо строить с еще большим размахом. И вот уже торжественно объявлено, что теперь все силы ГСС будут брошены на разработку Sukhoi SuperJet 130 - самолета на базе концепции "Суперджет", но большей пассажировместимости, с новыми двигателями (в этот раз хотят ставить Pratt & Whitney), с новым фюзеляжем и новыми перспективами на мировом рынке. Министерство промышленности и торговли РФ готово выложить \$30 млн. всего лишь на... проведение исследований целесообразности. Чувствуется, на этом деле отсосут бабла вообще феерически. Как говорится, следите за рекламой.

Но еще раз постараюсь впечатать в ваш мозг столь трудноусвояемую обывателем мысль - если бы миллиарды просто спиздили, но SSJ100 не делали - было бы лучше, потому что ради наращивания объемов отката и баные наномодернизаторы начали уничтожать даже тот сегмент авиапрома, который выжил всем пидорам назло. Собственно, еще в тот момент, когда обсуждалась лишь идея проектирования SSJ100, в РФ было все готово для запуска серийного производства ближнемагистрального Ту-334, который приспособлен для суровых русских условий и к тому же, производить его можно полностью на отечественной базе. Но проект Ту-334 был похерен путэнцами уже на стадии опытного производства. Реальная причина одна - если у нас уже есть современный ближнемагистральный лайнер, то обосновать необходимость вваливания \$8 млрд в некий виртуальный "Суперджет" будет очень трудно, а воровать на реальном производстве, да еще и без участия зарубежных партнеров, практически невозможно. Ведь если закладывать воровство в себестоимость продукции, ее брать не будут.

Еще одна жертва суперджетовщины - российско-украинский [Ан-148](#). Машина более современна, чем Ту-334, и прекрасно адаптирована для эксплуатации в российских условиях, из-за более высокого расположения двигателей значительно безопаснее, чем SSJ100. Производится лайнер в Воронеже по лицензии. Точнее, производился. Без всякой рекламной шумихи и многомиллиардных бюджетных подсосов там было собрано 16 серийных машин - больше, чем "Суперджетов". Не смотря на то, что в приказном порядке Аны никому не впаривали, более того, многие банки из-за административного давления отказывали потенциальным покупателям в кредитах на покупку, 148-е оказались востребованы

рынком при цене в \$25 млн. Видимо, именно эта востребованность и стала угрозой вакханалии суперджетовского баблоотмыва. Поэтому Авиакомпания "Россия" (ага, та самую, которую заставили брать "Суперджеты"), дочернее предприятие "Аэрофлота", отказалась от ранее заказанных машин, что привело к остановке их производства на воронежском авиазаводе. Официально Кремль тут же поспешил заверить, что наоборот, собирается наращивать производство до 30 машин в год, вот только надо бы производственную линию модернизировать. Блять, и сюда уже модернизаторы дотянулись. Как только путэнцы начинают что-то модернизировать, жди беды.

В 2010 г. пахан ОАК, эффективный менеджер путэнского разлива Погосян был в Казани с целью получения знака "Почетный профессор [КАИ](#)", после чего он прочел студентам и профессорам лекцию о перспективах отечественного авиастроения. Значительную часть [своего выступления](#) он кидал какашки в конкурента своего SSJ100, причем наговорил такой ахинеи, что даже мне, не связанному с авиапромом, видно было, что гонит он пургу. Например к преимуществам "Суперджета" он отнес то, что в случае попадания в самолет боевой ракеты топливные баки его не взорвутся. Ептать, какая нахрен разница, взорвется самолет в воздухе или при ударе об землю? Но по мнению Погосяна, раз у Ту-334 "нестингероустойчив", то он, сцуко, несовременный. Или вот еще перл: *"С Ту-334 невозможно реализовать бесстапельную сборку, а значит, трудоемкость процесса будет в три раза выше"*. Скажите, вам, как пассажирам, какая разница, трудоемкой была сборка самолета или нет? А эксплуатантам какое дело до технологий сборки самолета? Вот только 130-местный Ту-334 стоит \$17 млн, а 95-местный SSJ100 - \$35 млн. А может, ну ее, эту бесстапельную сборку, в жопу? А еще Погосян упрекнул КБ им. Туполева, что они не привлекли в качестве консультанта при проектировании Ту-334 фирму Boeing, а кумекали все своим скудным совковым умишком, затратив на все про все каких-то \$100 млн. А вот ССГ все сделали правильно - проектирование "Суперджета" обошлось в \$1,4 млрд, зато нарисовали чертежи на компьютере, а не на кульмане бумагу марали.

Кстати, кто бы объяснил, с какого перепугу соучастником проектирования SSJ100 был выбран именно Boeing? Они однажды попытались сунуться на рынок ближнемагистральных воздушных судов со своим [Boeing 717](#), однако проект оказался провальным, и выпустив с 1995 г. всего 156 машин, фирма сняла его с производства в 2006 г., после того, как в течение 5 лет не получила ни одного заказа.

Полтора месяца назад Погосяна убрали с должности председателя совета директоров ОАК. Думаете, за то, что нагло "суперджетил" казенные деньги? Нет, скорее за то, что "суперджетил" недостаточно эффективно. На освободившееся место поставлен банкир Вова Дмитриев - председатель государственной корпорации "Внешэкономбанк", которая активно участвует в баблоотмывочном процессе. Думаю, на пару они смогут более успешно попилить бюджет 130-го "Суперджета".

Итак, мы видим, что если Ельцин не добил авиапром отсутствием денег, то нынешний нано-президент успешно доиживает авиопроизводство усиленными инвестициями в отрасль. Короче, Путин - это Сталин сегодня с точностью до наоборот.