**Airbus S.A.S** (произносится *Эйрба́с*) — одна из крупнейших авиастроительных компаний, производит одноимённые пассажирские, грузовые и военно-транспортные самолёты. Штаб-квартира компании находится в городе [Тулуза](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%83%D0%BB%D1%83%D0%B7%D0%B0), [Франция](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F). В [2001 году](http://ru.wikipedia.org/wiki/2001_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) согласно законодательству Франции была объединена в акционерное общество или «S.A.S.» ([фр.](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%83%D0%B7%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA) *Société par Actions Simplifiée* — упрощенное акционерное общество).

 К**то виноват в кризисе Airbus?**

Причиной кризиса компании стала задержка в серийном производстве самых больших пассажирских самолетов в мире - А-380, которая на данный момент составляет 2 года. За задержку предприятие должно выплатить до 2010 года 5 миллиардов евро. Причиной задержки стали грубые ошибки в управлении компанией. Бывший директор Ноель Форгард, его последователь Густав Хумберт и их команда недооценили сложность положения. Они поставили слишком высокие цели, желая произвести пассажирские самолеты в рекордно короткий срок и исполнить при этом все пожелания клиентов. Однако разбросанность заводов по разным городам и странам не позволила выполнить заказы в срок. По словам работников, руководство компании и слышать не хотело о проблемах. Вместо этого в высших руководящих кругах предприятия разгорелась затяжная ссора.

**Каковы масштабы проблемы?**

[*Самолет А-380 - самый большой пассажирский самолет в мире*](http://www.dw-world.de/popups/popup_lupe/0%2C%2C2359778_ind_1%2C00.html) Кризис в компании Airbus серьезный, но и перспективы развития предприятия не плохие - так оценивают ситуацию эксперты. По прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), до 2010 года летать на самолетах будут около 500 миллионов человек. Воздушное сообщение будет расти на пять процентов в год - прежде всего за счет экономического подъема в Азии. В настоящее время в мире существует 900 авиакомпаний, которые владеют 22 000 самолетов, многие машины нуждаются в ремонте. Airbus и Boeing рассчитывают на то, что потребность одного только Китая до 2025 года составит около 3 000 новых пассажирских и грузовых самолетов. Всего Airbus и Boeing планируют продать до 2025 года около 22 000 машин с наличием на борту более сотни посадочных мест. Цены на самолеты составят от 70 до 300 миллионов долларов США в зависимости от модели.

**Что означает кризис в Airbus для немецких заводов?**

[*Завод в Норденхаме*](http://www.dw-world.de/popups/popup_lupe/0%2C%2C2359778_ind_2%2C00.html)Семь заводов Airbus в Германии считаются перспективными и технически хорошо оснащенными. Работникам предприятий не нужно опасаться, что их работа станет ненужной. Airbus нуждается в запчастях - корпусах, крыльях, кабелях и кабинах. Для того чтобы выполнить многочисленные заказы компании Airbus следует наладить долгосрочную работу с заводами. В настоящее время Airbus планирует привлечь инвестиции на заводы в Бремене, Норденхаме, Фареле, Штаде, Букстехуде и Лаупхайме. Инвесторами могут стать как  предприятия, заинтересованные исключительно в коммерческом успехе, например, Safeguard из США или Onex из Канады, так и стратегические партнеры, например другие компании, занимающиеся производством самолетов.

**Сколько рабочих мест будет потеряно?**

По данным компании Airbus, в Германии будет сокращено около 5100 сотрудников на производстве. Такое же количество рабочих мест будет потеряно на немецких предприятиях-поставщиках. Угрозе сокращения подвержены также 1800 сотрудников в отделе управления. В этих данных не учитывается потери рабочих мест в связи с продажей заводов. Между тем, во французских СМИ фигурируют другие показатели - речь идет о возможной потере от 10 000 до 12 000 рабочих мест, 4 000 из них во Франции. По данным газеты Les Echos, сокращение коснется не только 55 000 сотрудников Airbus, но и 30 000 работников, устроенных в компаниях-партнерах, работающих на Airbus. Сокращение рабочих мест можно было бы провести без большого количества увольнений - с помощью кадровой политики, направленной на ранний уход сотрудников на пенсию, непродления временных договоров или естественной текучести кадров, считает Les Echos. Только во Франции текучесть рабочих кадров составила 800 человек в год.

**Кто больше всех проиграл от кризиса Airbus?**

[*Глава аэрокосмического концерна Airbus Луи Галуа*](http://www.dw-world.de/popups/popup_lupe/0%2C%2C2359778_ind_3%2C00.html)Говорить о том, какие заводы больше всего пострадают от кризиса, пока рано. Однако уже сейчас можно с большой вероятностью сказать, что такие большие города, в которых находятся заводы Airbus, как Гамбург и Тулуза пострадают меньше, чем маленькие. Руководство компании планирует закрыть не только четыре немецких завода, но и два французских - в Мёльте и Сен-Назаре. Небольшим заводам следует ожидать больших перемен. Не исключено, что Airbus решит провести концентрацию производства и перераспределение функций. Например, функции небольших заводов в Штаде (1600 сотрудников) и Букстехуде (380 сотрудников) по работе с персоналом, контроллингу и закупкам могут быть переданы заводу в Гамбурге. Самый крупный проигравший из руководящих чинов уже определен - это Луи Галуа, глава аэрокосмического концерна. Несколько недель назад он призывал своих коллег подождать до 20 февраля, когда ситуация должна была разрешиться. Однако этого не произошло. И  теперь Луи Галуа снова просит сотрудников компании потерпеть - руководство компании никак не может определиться с проектом оздоровления компании Airbus. *(ок)*

[*Аэробус А-320 компании Lufthansa*](http://www.dw-world.de/popups/popup_lupe/0%2C%2C2304955%2C00.html)

#### Заказы на среднемагистральный аэробус А-320 поступают от азиатских авиакомпаний и лизинговых предприятий. Растущим экономикам Азии А-320 помогает удовлетворить спрос на самолеты, а концерну Airbus - улучшить показатели.

 У европейского авиастроительного концерна Airbus дела идут на поправку. После кризиса предприятия, вызванного задержкой выпуска на рынок новой модели - крупнейшего в мире авиалайнера А-380, Airbus сможет, по крайней мере, частично компенсировать потери благодаря среднемагистральному аэробусу А-320. В начале года спрос на эту модель так вырос, что Airbus "не знает, куда деваться от заказов", указывает онлайн-версия газкты Handelsblatt.

 **Плюс еще десяток в месяц**

 Ссылаясь на данные из профсоюзных кругов Франции, газета пишет, что концерн Airbus намерен увеличить производство аэробуса А-320 до 40 самолетов в месяц. В настоящее время на заводах предприятия производятся ежемесячно 30 авиалайнеров этой модели. Концерн эти сведения не подтвердил. Представитель Airbus заявила в интервью изданию, что в настоящий момент планируется повысить число выпускаемых самолетов до 36 в месяц с 1 июля 2008 года .

 [*На заводе по производству аэробусов в Гамбурге*](http://www.dw-world.de/popups/popup_lupe/0%2C%2C2304955_ind_1%2C00.html) В Германии монтаж аэробусов А-320 осуществляют на заводе в Гамбурге. Там производится примерно половина всех самолетов этой модели. Вторая половина выпускается в Тулузе во Франции. В настоящее время у Airbus 1 900 невыполненных заказов на самолеты. Это означает, что некоторым клиентам придется ждать несколько лет: тот, кто заказывает аэробусы А-320 сейчас, получит готовые самолеты лишь после 2010 года.

 **Помогает спрос на самолеты в Азии**

 Охотно покупают аэробусы А-320 низкотарифные авиакомпании. Эта модель самолетов - с двумя моторами вместимостью на 250 пассажиров - является особенно экономичной.

Для того, чтобы справиться с большим числом заказов, Airbus строит дополнительный завод в Китае в портовом городе Тянжин. Начиная с 2011 года, там планируется собирать по 4 самолета в месяц. Производство в Китае должно удовлетворить спрос на среднемагистральные лайнеры в этой стране. Повышение спроса на самолеты в Азии объясняется высоким экономическим ростом в странах региона. В Китае и Индии не хватает наземных транспортных коммуникаций, поэтому возрастает значение воздушного сообщения между крупными экономическими центрами. В особенности в Китае расширяется сеть аэропортов. Эта отрасль растет так быстро, что в обеих странах наблюдается дефицит пилотов.

 А-320 помогает Airbus компенсировать потери, связанные с проблемами в производстве самолета-гиганта А-380. В 2006 году концерн сообщил, что заказы на новую модель будут выполнены на два года позже запланированного срока. "Четыре-пять лайнеров А-320 заменяют нам производство одного А-380", - цитирует handelsblatt.com представителя компании-субпоставщика для самолетостроительной отрасли.

 **Больше продавать и меньше тратить**

 [*А-380 после пробного полета в аэропорту Пекина*](http://www.dw-world.de/popups/popup_lupe/0%2C%2C2304955_ind_2%2C00.html) Из-за задержки с поставками концерн потеряет до 2010 года 5 миллиардов евро. Один самолет модели А-320 стоит 66,75 миллиона, поэтому только производство и продажа крупных партий этого лайнера могут компенсировать потери производителя. Выгодны крупные заказы и для клиентов концерна, так как они получают большие скидки.

 За последнее время заказы на аэробус А-320 поступили от низкотарифной авиалинии Малайзии Air Asia, а также лизинговой компании Singapore Aircraft Leasing Enterprise (SALE). В последние годы заказы на несколько сотен лайнеров А-320 сделали также такие крупные лизинговые фирмы, как ILFC и GECAS. Для многих авиакомпаний лизинг является единственной возможностью расширить парк самолетов.

 Большой проблемой для Airbus остается слабость доллара. Оплата за самолеты производится в долларах, а большая часть производства размещена в еврозоне. Чтобы справиться со сложностями, вызванными удешевлением доллара и отсрочкой в поставках аэробуса А-380, к 2010 концерн намерен сократить производственные затраты на 2 миллиарда евро в год. По данным handelsblatt.com, руководство концерна может представить программу санации к концу недели. (ос)

Москва. 18 февраля. АвиаПорт - Компания Airbus близка к подписанию нового контракта на поставку самолетов A380 с бюджетной авиакомпанией Skymark Airlines (Япония), сообщает Aviation Week.

В беседе с репортерами в Париже исполнительный директор Airbus Джон Лехи сказал, что контракт на поставку будет подписан в ближайшие дни. Таким образом, Skymark станет уже 19-м заказчиком авиалайнеров A380 после южнокорейской Asiana Airlines, которая получила свой первый самолет в январе этого года. Д. Лехи не назвал объем заказа, но в октябре прошлого года Skymark подписала соглашение о намерениях, согласно которому авиакомпания должна была заказать четыре самолета A380 с опционом на еще 2 машины.

Первый самолет A380 Skymark начнет эксплуатировать в 2014 году на внутренних линиях, другие - в 2014-2016 годах как на внутренних, так и на международных рейсах. Относительно конфигурации никакой информации пока не поступало, но судя по опыту эксплуатации самолетов Boeing 747, Skymark, скорее всего, выберет версию с максимальной компоновкой на 840 мест, аналогичную той, что использует французская Air Austral.

По мнению Дж. Лехи, 2011 год будет годом самолета A380, поскольку Airbus ожидает множество заказов на этот гигантский авиалайнер.

Отдельно Дж. Лехи отметил, что европейский концерн занимается оценкой возможности ремоторизации самолета A318 в соответствии с концепцией A320NEO. Пока что помимо непосредственно самой модели A320NEO, Airbus планирует провести ремоторизацию еще двух версий - A321 и A319. Что же касается модели A318, то как считают в Airbus, все будет решать рынок.
Дж. Лехи в очередной раз сказал, что компания планирует получить несколько сот заказов на самолеты A320NEO до начала авиашоу в Париже, а также подчеркнул, что Boeing придется провести ремоторизацию своего семейства 737NG, поскольку из-за низкого уровня развития новых двигателей разработка нового авиалайнера пока будет неэффективной