

МТС ВЫШЕЛ ИЗ СТУПОРА

РОССИЙСКО-ИНДИЙСКИЙ ПРОЕКТ МНОГО-ЦЕЛЕВОГО ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА (МТС) ПОСЛЕ СЕМИЛЕТНЕГО ЗАСТОЯ НАКОНЕЦ ВОШЕЛ В СТАДИЮ РЕАЛИЗАЦИИ. В АПРЕЛЕ ОЖИДАЕТСЯ ПОДПИСАНИЕ С ИНДИЙСКОЙ СТОРОНОЙ ПРЯМО-ГО КОНТРАКТА НА \$8,5 МЛН НА РАЗРАБОТКУ ЭСКИЗНОГО ПРОЕКТА. ПРАВДА, СЕРТИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА ОЖИДАЕТСЯ НЕ РАНЕЕ 2015 ГОДА.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

По информации МАК «Ильюшин», 22 февраля руководство компании вместе с представителями «Рособоронэкспорта» провели в Москве переговоры с заместителем министра обороны Индии по военному производству Прадипом Кумаром и президентом Hindustan Aeronautical Ltd. (HAL) Ашоком Ба-веджа. На переговорах была достигнута договоренность — не дожидаясь создания совместного предприятия по реализации проекта МТС, на что могло уйти не менее года, уже в апреле подписать прямой контракт между HAL и «Рособоронэкспортом» на разработку эскизного проекта МТС. Сумма контракта составит примерно \$8,5 млн. Таким образом, программа МТС, уже отстающая от первоначальных планов на семь лет, вступает наконец в стадию реализации.

Основой для МТС стал разработанный в 1990-е годы в Aviационном комплексе имени Ильюшина (ныне преобразуется в МАК «Ильюшин») проект среднего военно-транспортного самолета Ил-214 с грузоподъемностью 15–18,5 тонн. Ильюшинское КБ создавало его для замены самолета Ан-12. Производство Ан-12 было прекращено еще в 1972 году. Сейчас, по данным МАК «Ильюшин», в мире эксплуатируются (главным образом в России и Индии) около 250 военно-транспортных Ан-12. Однако их ресурс близок к завершению, и к 2015–2020 годам все они должны быть выведены из эксплуатации.

Как раз наличием в парке своих ВВС Ан-12 объясняется интерес к проекту Ил-214 и Индии. Причем этой машиной Дели рассчитывает заменить и более легкие, поставленные в 1980–1990-х годах Ан-32 сборки киевского завода «Авиант». Однако индийские ВВС рассчитывали на закупку машины с большей грузоподъемностью и с большими габаритами грузовой кабины, чем изначально у Ил-214. «Подружить» МАК «Ильюшин» и ВВС Индии сумела корпорация «Иркут»: в тот момент она реализовывала контракт по поставке в Индию истребителей Су-30МКИ и имела выходы на руководство индийского военного ведомства. В результате в 1999 году «Иркут», МАК «Ильюшин» и индийская аэрокосмическая корпорация HAL начали переговоры о совместных работах над проектом Ил-214, названным МТС. Стороны договорились, что программа будет финансироваться в равных долях индийскими и российскими участниками, разработка будет вестись за счет собственных средств партнеров, а новые участники, в частности поставщики комплектующих, будут приглашаться в программу на условиях разделения рисков. Эскизное проектирование планировалось завершить в первой половине 2004 года, рабочее проектирование — к 2005 году, летные испытания провести в 2006–2007 годах, а в конце 2008 года завершить сертификацию самолета и начать его серийные поставки.

В 2001 году было подписано российско-индийское межправительственное соглашение, в которое попал и проект МТС: в документе говорилось о возможности его совместной разработки и производства. Следующим этапом должно было стать подписание межправительственного соглашения по самой программе МТС.

Пока такое соглашение готовилось, концепция и характеристики Ил-214 были пересмотрены для их соответствия тактико-техническому заданию ВВС Индии. Затем прошла работа по гармонизации требований индийских и рос-

СТРАНЫ, ЗАКУПАЮЩИЕ РОССИЙСКУЮ АВИАТЕХНИКУ, В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ БУДУТ НУЖДАТЬСЯ В ЗАМЕНЕ ПРИБЛИЗНО 300 СРЕДНИХ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ. С УЧЕТОМ ЗАКАЗОВ ВВС РФ И ИНДИИ ОБЪЕМ ЗАКАЗОВ НА ИЛ-214/МТС МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ОТ 250 МАШИН



УЖЕ СЕМЬ ЛЕТ МТС ПОКАЗЫВАЮТ НА ВЫСТАВКАХ В ВИДЕ МАКЕТОВ. ВЖИВУЮ САМОЛЕТ МОЖНО БУДЕТ УВИДЕТЬ НЕ РАНЕЕ 2013 ГОДА

сийских ВВС. В результате возросла с 18,5 до 20 тонн максимальная грузоподъемность самолета. Сечение грузовой кабины было увеличено до параметров тяжелого военно-транспортного Ил-76МД — ширина 3,45 м и высота 3,4 м. Лишь по длине кабины МТС уступал Ил-76МД — 14 м против 26,6 м. В результате таких изменений МТС получил возможность перевозить существующую и перспективную боевую технику мотострелковых и воздушно-десантных дивизий, которая в Индии и России создавалась на практически одинаковой базе. По желанию индийской стороны МТС сможет эксплуатироваться в условиях высокогорья (высота аэродромов базирования до 3,3 км), жаркого климата (+35С) и на грунтовых взлетно-посадочных полосах.

По предварительным оценкам, стоимость проекта до начала серийной сборки оценивалась в \$300–400 млн. С этим расчетом вполне согласовывался прогноз правительства РФ: по состоянию на конец 2005 года потребности научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по программе МТС со стороны РФ оценивались в \$175 млн на период до 2010 года.

Главную роль в проекте брали на себя корпорации HAL и «Иркут». Причем «Иркут» должен был стать основной производственной площадкой с российской стороны. Корпорация была готова нести до 40% всех расходов на создание МТС и действовать как координатор программы от России.

ПРОБЛЕМА ЗАКАЗА Одной из основных проблем для подписания межправительственного соглашения по МТС стало обеспечение проекта гарантированным стартовым заказом. По расчетам, окупаемость проекта наступала при выпуске 150 машин. Индийские ВВС сразу объявили, что согласны приобрести 45 МТС. Минобороны РФ, напротив, оттягивало тендер на средний военно-транспортный самолет из-за отсутствия необходимых бюджетных средств. Лишь в 2005 году тендер состоялся, соперником Ил-214 в нем был проект ОАО «Туполев» Ту-330, способный перевозить максимальный груз массой до 35 тонн. Тендерная комиссия ВВС РФ выбрала победителем Ил-214. Минобороны РФ сначала рассматривало потребности в МТС в размере 60 машин, но затем согласилось приобрести 100 самолетов. Правда, с учетом задержек начала реализации проекта (сертификация Ил-214 в 2006 го-

ЕВРОПЕЙСКИЙ ЗАЛЕТ В МТС Остается теоретическая вероятность участия в программе МТС европейской компании EADS. Еще в декабре 2005 года в Тулузе в ходе переговоров министра промышленности и энергетики РФ Виктора Христенко с руководством EADS европейская сторона проявила интерес к участию в проекте МТС, предложив в обмен российским заводам участвовать в поставках комплектующих и даже отдель-

ных узлов для европейского военно-транспортного самолета A400M. В дальнейшем, во время обсуждения этого вопроса на заседаниях стратегической рабочей группы по сотрудничеству EADS и ОАК, европейская сторона предложила российским партнерам использовать в проекте МТС наработки по самолету A400M. Например, на МТС могла бы использоваться пилотская кабина европейского самолета. С учетом требований

ду ожидалась лишь к 2013 году) в государственную программу вооружения РФ на период до 2015 года попали только пять Ил-214, остальные 95 должны были фигурировать уже в следующей программе.

Однако партнеры по МТС изначально не планировали ограничиваться заказами лишь своих военных ведомств. По оценке корпорации «Иркут», страны, традиционно покупающие российскую авиационную технику, в ближайшие 20 лет будут нуждаться в замене примерно 300 средних военно-транспортных самолетов. На смену им придут до 200 самолетов, причем МТС может рассчитывать примерно на 60% этого рынка (105–120 машин). Если допустить, что стоимость МТС будет соответствовать расчетным \$35–40 млн, то он сможет успешно конкурировать с самым массовым в этом классе американским самолетом C-130 (последняя версия этой машины C-130J Super Hercules стоит от \$66,7 млн на экспорт). С учетом заказов ВВС РФ и Индии ожидаемый объем заказов на Ил-214/МТС мог составить от 250 машин. В целом доступный для этого проекта рынок, по оценкам «Иркута» и МАК «Ильюшин», составлял до 400 машин.

РУПИЙНЫЙ ДОЛГ В ноябре 2005 года на заседании российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству был подготовлен проект соглашения по МТС. Его планировалось подписать уже в декабре 2005 года. Однако этому помешала проблема с источниками финансирования программы. Российские участники проекта намеревались использовать для этого часть рупийного долга. Он возник в основном по кредитам, полученным Индией еще у бывшего СССР, и составлял 81,4 млрд индийских рупий, что было эквивалентно более чем \$2 млрд. Однако ряд министерств и ведомств РФ выступили против такого предложения, настаивая на прямых инвестициях участников программы — корпорации «Иркут», «Рособоронэкспорта» и МАК «Ильюшин».

Несогласованность вопроса привела к двухлетней задержке с подписанием межправительственного соглашения. В январе 2007 года руководителями военных ведомств России и Индии было подписано даже специальное поручение, в котором предлагалось в течение двух месяцев урегулировать все вопросы и подписать соглашение. Минфину РФ также было поручено, чтобы тот рупийный долг, который есть у Индии перед Россией, был урегулирован в течение месяца. Но лишь в июле Минфин РФ завизировал проект межправительственного соглашения. Однако его подписание опять было отложено из-за согласований с другими российскими ведомствами.

Недовольная российскими бюрократическими проволочками индийская сторона в июле 2007 года через свою прессу пригрозила отказаться от программы МТС и реализовать новый проект с бразильской компанией Embraer, итальянской Alenia или испанской CASA. «Бюрократический аппарат сработал так, что мы были не в состоянии два года выпустить межправительственное соглашение», — заявил в августе прошлого года президент корпорации «Иркут» Олег Демченко.

Лишь в ноябре 2007 года в Москве соглашение по МТС было подписано, узаконив и финансирование российской

Минобороны РФ проект МТС мог бы существовать в двух вариантах: один для российских ВВС, где будут только российские комплектующие (это требование Минобороны РФ), другой — экспортный вариант с частью комплектующих поставки EADS. Наличие межправительственного соглашения между РФ и Индией не мешает реализации такого проекта: можно было бы создать совместное предприятие, в котором

участвовала бы и EADS. «Каждый из участников может привлечь своих партнеров, — считает источник ВГ, близкий к переговорам. — Все это может сопровождаться договоренностями о разделе рынка». Российская сторона скептически смотрит на такие предложения. «Мы готовы ставить на самолет оборудование компании Thales и зарубежный двигатель, — пояснил глава МАК «Ильюшин» Виктор Ливанов. — Но тогда

доли в проекте из средств рупийного долга. Однако проволочки с подписанием этого документа привели к тому, что индийские ВВС стали скептически относиться к перспективам МТС. В результате Индия в январе 2008 года уже подписала контракт на закупку более чем за \$1 млрд шести американских C-130J Super Hercules — основного конкурента МТС.

СМЕНА ЛИДЕРА Тем временем список российских участников проекта претерпел изменения. «В феврале мы окончательно договорились с МАК «Ильюшин», что „Иркут“ выходит из проекта МТС, чтобы сосредоточиться на программе создания перспективного пассажирского самолета МС-21, — заявил ВГ Олег Демченко. — Два таких проекта наше конструкторское бюро одновременно не потянуло бы. Одновременно КБ Ильюшина также выходит из проекта МС-21, чтобы сконцентрировать силы на транспортных проектах, в том числе и на МТС. В конце февраля мы проинформировали об этом индийскую сторону». При этом Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) рассматривает вопрос о переносе окончательной сборки МТС с Иркутского авиазавода корпорации «Иркут», который будет загружен работами по МС-21, в ульяновское ЗАО «Авиастар-СП». Последнее по планам ОАК должно стать в перспективе головным российским заводом по серийному выпуску транспортных самолетов. Роль же головного партнера от России в проекте МТС будет играть один «Рособоронэкспорт».

По мнению экспертов, из-за перегруженности ильюшинского КБ работами по другим темам не исключено подключение к проекту и других разработчиков, например украинского авиационного научно-технического комплекса имени Антонова (АНТК). В мае 2007 года начальник управления авиационной промышленности Роспрома Евгений Горбунов подтвердил факт разработки бизнес-плана по сотрудничеству АНТК с МАК «Ильюшин» и корпорацией HAL в проекте МТС. В свою очередь, гендиректор МАК «Ильюшин» Виктор Ливанов заявил, что «пока АНТК не было предложено никакой доли участия в проекте МТС». «В соглашении, которое было подписано между ОАК и корпорацией „Авиация Украины“ в августе 2007 года, было заявлено лишь, что обе стороны заинтересованы в участии авиапрома Украины в этом проекте, и не более того, — пояснил господин Ливанов. — Нашей компании под силу реализовать проект и в одиночку».

По современным планам первый полет Ил-214/МТС должен состояться в 2013 году, а сертификация самолета — в 2015-м. Таким образом, задержка программы по сравнению с планами 2001 года уже составляет семь лет. «Интенсивность разработки проекта во многом будет определяться сроками создания совместного предприятия по МТС и наполнением этого проекта финансовыми ресурсами, — считает Виктор Ливанов. — Стоимость создания самолета составит около \$600 млн при паритетных финансовых расходах по \$300 млн с каждой стороны». Правда, обоснованность таких расходов ставится экспертами под сомнение, поскольку аналогичные зарубежные программы оцениваются не менее чем в \$2 млрд. ■

европейские коллеги должны продвигать такую машину на свой рынок». Однако предложение EADS, вероятно, заинтересует индийскую корпорацию HAL. Авионика Thales уже устанавливается на поставляемые в Индию российские истребители Су-30МКИ: индийские ВВС с самого начала отказались от российской бортовой аппаратуры, потребовав заменить ее европейской.

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

