ВИТЯЗЬ НА РАСПУТЬЕ

После годовых дискуссий о возможности возобновления производства самого грузоподъемного в мире серийного самолета — Ан-124-100 «Руслан» — авиастроители и эксплуатанты, похоже, нашли компромисс. До 2015 года необходимые коммерческим перевозчикам машины будут передаваться из имеющихся в наличии в ВВС РФ, а затем, возможно, начнется сборка новых лайнеров. Юрий Журавин

Руководство ОАО «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК), похоже, нашло тот компромиссный вариант, который устроит в вопросе «Руслана» всех. «Как показал анализ бизнес-плана по возобновлению производства этих машин на ульяновском предприятии „Авиастар-СП“, представленный в ОАК эксплуатантом „Русланов“ компанией „Волга-Днепр“, без помощи государства этот проект не может быть коммерчески выгодным»,— пояснил член правления ОАК Василий Прутковский.

В настоящее время именно уникальность рампового Ан-124 обеспечивает лидерство России на международном рынке перевозок сверхтяжелых и крупногабаритных грузов. Озабоченность «Волга-Днепр» в этой связи понятна — без твердых обязательств со стороны ОАК по исполнению заявок на производство «Русланов» дальнейшее успешное развитие этого бизнеса не имеет перспектив. «Получение поддержки со стороны государства в проекте возобновления серийного производства Ан-124 является для нас критически важным,— заявил BG президент „Волга-Днепр“ Алексей Исайкин.— Именно эта техника позволяет российским грузовым авиакомпаниям успешно конкурировать на мировом рынке».

Однако позиция ОАК в отношении возобновления производства «Русланов» изменилась: если год назад корпорация рассматривала коммерческие предложения потенциальных заказчиков и оценивала их экономическую обоснованность, то теперь она вынуждена подходить к проблеме с позиции структуры, отвечающей в РФ за весь авиапром, в том числе за перспективы сохранения этого направления в государстве. Как рассказал господин Прутковский, сегодня без государственных инвестиций возродить выпуск новых «Русланов» невозможно: «для этого достаточно узконишевого продукта в мире не найдется необходимого количества заказчиков». «Одни только инвестиции для восстановления производства этих машин на „Авиастар-СП“ составляют $1,5 млрд,— пояснил член правления ОАК.— Никто, кроме государства, сегодня не вложит такую сумму в проект».

Однако до 2015 года найти эту сумму достаточно проблематично даже для федерального бюджета. Ее можно выделить либо из федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года», либо из государственной программы вооружения, которая также уже сверстана до 2015 года. «И в области гражданской авиации, и в программе вооружения на сегодня существует масса других, более приоритетных задач,— говорит Василий Прутковский.— Я сомневаюсь, что в них удалось бы теперь включить расходы на восстановление производства „Русланов“». Поэтому ОАК предложил до 2015 года покрыть потребности коммерческих перевозчиков, использующих «Русланы», за счет ремонта и модернизации выводимых из использования ВВС РФ машин этого типа. По неофициальным данным, Минобороны готово продать частникам до 18 машин, уже не используемых сегодня. Взамен, частные перевозчики должны будут гарантировать военному ведомству предоставление своих услуг по сравнительно низким фиксированным ценам.

Одни только инвестиции в проект восстановления производства «Русланов» на Ульяновском заводе «Авиастар-СП» составляют $1,5 млрд. Никто, кроме государства, считают в ОАК, сегодня не вложит такую сумму в проект

Проданные военные самолеты прежде всего пройдут ремонт и модернизацию на ЗАО «Авиастар-СП». При этом сам завод также сохранит навыки работы с этим типом воздушных судов. В дополнение к 18 продаваемым военным Ан-124 на «Авиастар-СП» из имеющегося производственного задела будут собраны еще два самолета гражданской версии Ан-124-100. Гендиректор МАК «Ильюшин» Виктор Ливанов ранее заявил BG, что «достройка этих двух машин была предусмотрена еще федеральной целевой программой „Развитие гражданской авиационной техники“». Цена каждой из этих машин $100 млн, но контракты на них с заказчиками пока не подписаны.

«После 2015 года будет вполне возможно возобновить сборку новых машин в Ульяновске,— считает господин Прутковский.— Наиболее вероятный вариант — включение сверхтяжелых транспортных самолетов в новую госпрограмму вооружения на период после 2016 года. Военные раньше были основными заказчиками этих машин. Часть расходов по восстановлению производства возьмут на себя частные заказчики». Однако, по мнению члена правления ОАК, создавать новый военно-транспортный самолет сверхтяжелого класса не рационально, это потребует слишком больших затрат на разработку и сертификацию. С ним согласен заместитель руководителя департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго РФ Валерий Воскобойников, который недавно заявил: «Сейчас прорабатывается вопрос запуска в серийное производство самолета типа Ан-124, но это будет не тот самолет, который стоит на вооружении и используется сегодня авиакомпаниями». По словам чиновника, это будет модификация с новым бортовым оборудованием, увеличенной грузоподъемностью, новыми двигателями и сокращенным составом экипажа.

Нужда в «богатырях»

Самый крупный и грузоподъемный серийный самолет в мире — Ан-124 «Руслан» — был разработан украинским Авиационным научно-техническим комплексом имени Антонова (АНТК) в соответствии с постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 21 июля 1966 года. Самолет был рассчитан на перевозку грузов общей массой до 120 тонн (масса двух перспективных общих танков). На машине установлены четыре двигателя Д-18Т тягой по 23,4 тонны производства запорожского ОАО «Мотор Сич». Первый полет «Руслан» выполнил четверть века назад — 24 декабря 1982 года.

С 1985 года серийное производство самолетов Ан-124 по заказу Минобороны СССР было организовано на ульяновском заводе «Авиастар-СП» и киевском «Авиант», однако в 1995 и 1994 годах, соответственно, их сборку приостановили. Еще до этого, в 1991 году был построен первый коммерческий вариант самолета Ан-124-100 (сертифицирован в декабре 1992 года). В 2000–2004 годах на обоих заводах из оставшегося производственного задела были дособраны по несколько Ан-124-100. Всего, по состоянию на начало 2008 года, было собрано 55 «Русланов», из них 28 в гражданском варианте Ан-124-100. На сегодняшний день самый большой парк «Русланов» имеет российская группа компаний «Волга-Днепр» — десять Ан-124-100. При этом компания, по ее собственным оценкам, контролирует около 54% мировых чартерных авиаперевозок негабаритных и сверхтяжелых грузов. У российской компании «Полет» таких машин восемь, у украинских «Авиалиний Антонова» — семь, у ливийской Libyan Air Cargo — две, а у Maximus Air Cargo (ОАЭ) — один Ан-124-100.

В 2004 году на «Авианте» один Ан-124-100 компании «Авиалинии Антонова» был модернизирован в версию Ан-124-100М-150. Грузоподъемность самолета была увеличена до 150 тонн, установлена современная авионика, доработана конструкция погрузки-выгрузки грузов, с 6 до 4 человек уменьшен состав экипажа. В перспективе планируется ставить на Ан-124-100М-150 новые двигатели Д-18Т четвертой серии с увеличенной до 25,8 тонн тягой. В июне 2007 года на модификацию Ан-124-100М-150 авиарегистром МАК было выдано дополнение к сертификату типа.

Спрос на коммерческие версии «Русланов» оценивается самими коммерческими перевозчиками от 22 до 41 машины в период до 2015 года: «Волга-Днепр» объявила в прошлом году о желании приобрести за этот период от 12 до 17 самолетов, «Полет» — пять с опционом еще на пять, «Авиалинии Антонова» — пять-шесть машин. Поступали сообщения о намерении приобрести по несколько «Русланов» российским авиаперевозчиком «Атлант-Союз» и эмиратской Maximus Air Cargo. По расчетам «Волга-Днепр», спрос на «Русланы» на мировом рынке составит около 100 машин до 2030 года. Примечательно, что точно такое же количество потребных для мирового рынка «коммерциализированных» машин ВС-17 (на базе сверхтяжелого военно-транспортного самолета C-17 Globemaster) называла компания Global HeavyLift в 2006 году при обосновании необходимости сохранения дальнейшего производства этой машины. Однако эти доводы не возымели силы: с середины 2009 года сборка C-17 будет прекращена.

По оценке «Волга-Днепр», окупаемость проекта возобновления производства «Русланов» при возобновлении его производства на «Авиастар-СП» будет обеспечена уже при выпуске 30 машин. Причем начать поставки новых «Русланов» необходимо уже в ближайшие годы: как заявил старший вице-президент «Волга-Днепр» Сергей Шкляник, через 15 лет износ парка самолетов этого типа приблизится к критическому. В настоящее время, по оценкам авиаперевозчиков, в денежном исчислении объем рынка перевозок нестандартных крупногабаритных грузов составляет $0,9–1,1 млрд в год, из которых около 75% приходится на долю «Русланов». Правда, в масштабах всего мирового рынка авиаперевозок сегмент негабаритных и сверхтяжелых грузов составляет лишь 1,5–1,8%. В ближнесрочной перспективе прогнозируется рост этого сегмента в среднем на 7% в год, что увеличит объем рынка к 2020 году до $3 млрд, а к 2030 году — до $7 млрд.

Связи кооперативного характера

Пока вопрос о возобновлении производства «Русланов» рассматривался в ОАК, сами участники кооперации по самолету и его заказчики предприняли ряд шагов по объединению своих сил. Однако дальнейшее сближение во многом будет зависеть от политической ситуации, складывающейся между Москвой и Киевом. В январе 2006 года «Волга-Днепр» и «Мотор Сич» создали совместное предприятие ОАО «Грузовые летательные аппараты» (доля «Волга-Днепр» — 59%, «Мотор Сич» — 41%) с целью ремонта и модернизации «Русланов» с перспективой возобновления серийного производства. В августе прошлого года о намерении присоединиться к СП объявил АНТК. Однако, как сообщил позднее технический директор «Волга-Днепр» Виктор Толмачев, украинские чиновники не дали разрешение АНТК на вступление в «Грузовые летательные аппараты», поскольку «там с Россией сейчас не хотят работать».

В свою очередь в октябре прошлого года концерн «Авиация Украины» и австрийская компания Luftfahrttechnik — Projektentwicklungs GmbH подписали меморандум о сотрудничестве в возобновлении производства Ан-124-100. Производственную площадку партнеры решили разместить на бывшей военной базе «Ниттлер» в Граце (Австрия). Согласно заявлениям «Авиации Украины», австрийская сторона была готова инвестировать в проект $700 млн.

Вслед за этим министр промышленной политики Украины Анатолий Головко выразил сомнения в целесообразности привлечения Luftfahrttechnik — Projektentwicklungs GmbH, заявив, что «Украина уже договорилась о сотрудничестве по этому проекту с европейским концерном EADS». Официальных комментариев со стороны EADS по этому проекту не поступало.

Шаги для восстановления сборки «Русланов» предприняли правительства РФ и Украины. Еще в феврале 2005 года на совместном российско-украинском совещании в Роспроме был рассмотрен бизнес-план возобновления производства Ан-124-100. Однако лишь в августе прошлого года началась подготовка проекта российско-украинского межправительственного соглашения по этому вопросу.

Наконец, в середине января 2008 года проект был обсужден в рамках третьего заседания подкомиссии по вопросам сотрудничества в области авиационной промышленности комитета по вопросам экономического сотрудничества российско-украинской межгосударственной комиссии. Основные противоречия возникли в вопросе определения прав на интеллектуальную собственность при возобновлении производства «Руслана». От этого документа зависел размер роялти, которые должна была бы получить украинская сторона в лице АНТК при продаже каждого нового самолета, изготовленного на «Авиастар-СП». В решение этого вопроса пришлось вмешаться президентам России Владимиру Путину и Украины Виктору Ющенко. Во время их встречи в Москве 12 февраля был подписан план действий России и Украины на 2008 год, в котором предусмотрено подписание соглашения по интеллектуальной собственности с целью возобновить серийное производство самолетов семейства Ан-124. Пока же российские заказчики и самолетостроители подписывают прямые соглашения с украинскими поставщиками (см. справку). ■

РЕАНИМАЦИЯ «РУСЛАНОВ»

Для поддержания летной годности самолетов Ан-124-100 их эксплуатанты намерены закупать новые двигатели у их производителя — запорожского ОАО «Мотор Сич». «Недавно мы подписали контракт с руководством группы компаний „Волга-Днепр“ на производство и сопровождение двигателей Д-18Т третьей серии для нескольких самолетов Ан-124-100 „Руслан“,— уточнил в прошлом месяце президент ОАО „Мотор Сич“ Вячеслав Богуслаев.— Контракт предусматривает изготовление и поставку авиадвигателей Д-18Т3С с увеличенной до 25 тонн тягой на взлете. Такими двигателями интересуется и авиакомпания „Полет“, также эксплуатирующая Ан-124-100». Глава ОАО «Мотор Сич» также сообщил, что Д-18Т3С сертифицирован и соответствует всем требованиям ИКАО по шуму и выбросу вредных веществ в атмосферу. Два достраиваемых на ульяновском ЗАО «Авиастар-СП» самолета Ан-124-100 также, скорее всего, будут оснащены авиадвигателями Д-18Т3С со взлетной тягой 25 тонн. По сути, это уже будут машины Ан-124-100М-150. До сих пор на всех «Русланах» стояли по четыре двигателя Д-18Т тягой по 23,4 тонны. Кроме того, по словам Вячеслава Богуслаева, «Мотор Сич» по заказу ВВС России ежегодно ремонтировал шестьвосемь авиадвигателей Д-18Т, хотя «новые двигатели российские ВВС пока не заказывают». Однако на 2008 год Минобороны РФ заказало ремонт уже десяти авиадвигателей Д-18Т. По словам господина Богуслаева, заказанных военным ведомством РФ моторов хватит для оснащения двух самолетов Ан-124, включая по одному резервному двигателю. Эти самолеты также пройдут ремонт и модернизацию на «Авиастар-СП». Готовясь к возможному возобновлению серийного производства модернизированного Ан-124-100М-150 в Ульяновске, «Мотор Сич» уже провел стендовые испытания усовершенствованного авиадвигателя Д-18Т четвертой серии с увеличенной до 25,8 тонны взлетной тягой.

Юрий Журавин