

представителя OAK, в мае — июне этого года с Airbus обсуждался вариант производства в России целиком одного из самолета NMA, которых в целом в линейке этого проекта будет не менее трех-четырёх. Неизвестно, будет ли сборкой этой машины заниматься Иркутский завод: Airbus высказывает пожелание, чтобы финальное производство велось в европейской части РФ. Кроме того, OAK планирует повторить опыт создания SSJ-100: в начале 2000-х годов Boeing согласился помочь России с созданием регионального самолета, поскольку считал эту нишу на мировом рынке сравнительно небольшой и не планировал распылять свои средства и силы на работы над машиной такого класса. «Теперь мы предлагаем Airbus участвовать в нашем проекте создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета, который должен прийти на смену Ил-86», — рассказал представитель OAK. — Airbus сам не планирует создавать машины в этой нише. Участвуя же в российском проекте, европейская компания сможет влиять на этот сегмент рынка, не тратя чрезмерно свои ресурсы».

Стоит отметить, что предложение об участии в том же проекте было направлено не только на Запад, но и на Восток — Китаю. Сейчас переговоры по этой теме продолжаются. «Мы предлагаем китайским партнерам два варианта создания широкофюзеляжного ближне-среднемагистрального самолета, — рассказал президент OAK Алексей Федоров. — Один, более быстрый в реализации, предусматривает создание самолета Ту-534 путем увеличения диаметра фюзеляжа уже выпускаемого Ту-204. Второй вариант — создание совместно с Китаем принципиально нового самолета, с нуля. Однако он потребует больше времени и средств». Но Пекин пока официально не высказал согласия участвовать ни в одном из вариантов. Одновременно, по сообщениям СМИ, Китай рассматривает возможность создания подобного типа самолетов самостоятельно.

ВОЕННО-АВИАЦИОННАЯ ДРУЖБА Значительно лучшие перспективы реализации совместных проектов у российского авиапрома с другой страной Востока — Индией. Именно с этой страной реализуются программы в области военной авиации: Дели традиционно является стратегическим партнером Москвы, у них нет встречных интересов, которые могли бы вылиться в геополитическое противостояние. Еще в середине 1990-х годов корпорация «Иркут» и ОКБ «Сухого» разработали для ВВС Индии проект многофункционального истребителя Су-30МКИ поколения 4+. Подобных машин сейчас нет в российских ВВС. Помимо прямых поставок этих самолетов в декабре 2000 года был подписан контракт на организацию на производственных мощностях индийской корпорации Hindustan Aeronautical Ltd. (HAL) лицензионного производства 140 Су-30МКИ.

В 1999 году корпорация «Иркут», МАК «Ильюшин» и корпорация HAL начали переговоры о совместных работах над проектом многоцелевого транспортного самолета (МТС) с грузоподъемностью до 20 тонн на базе российского проекта среднего военно-транспортного самолета Ил-214. Стороны договорились: 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. Индийские ВВС объявили о планах приобрести 45 МТС, ВВС РФ сначала оценивали свою потребности в МТС в размере 60 машин, но затем согласилось приобрести 100 самолетов.

Однако лишь в ноябре 2007 года в Москве по МТС было подписано межправительственное соглашение, позволившее начать полноценную реализацию проекта. Причиной столь длительной задержки стали, главным образом, бюрократические проволочки: два года шло согласо-

вание в российских ведомствах вопроса финансирования работ по МТС из средств, выделяемых Индией на погашение своего госдолга перед Россией.

За это время главную роль в проекте МТС с российской стороны взял на себя МАК «Ильюшин», а «Иркут» в феврале 2008 года вышел из него, чтобы сконцентрировать силы на программе МС-21. OAK планирует организовать финальную сборку МТС в ульяновском ЗАО «Авиастар-СП». «Стоимость создания самолета составит около \$600 млн при паритетных финансовых расходах по \$300 млн с каждой стороны», — сообщил ВГ гендиректор МАК «Ильюшин» Виктор Ливанов. По расчетам окупаемость проекта наступала при выпуске 150 машин. Планируется, что первый полет МТС состоится в 2013 году, а сертификация завершится в 2015-м.

Наконец, Россия и Индия заключили беспрецедентное соглашение о партнерстве в проекте создания перспективного истребителя нового поколения. В октябре прошлого года было подписано российско-индийское межправительственное соглашение о совместной реализации проекта истребителя пятого поколения. Проект будет реализовываться на базе разработанного компанией «Сухой» по заказу российских ВВС перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации ПАК ФА (он также известен как проект Т-50 и И-21). С индийской стороны в проекте главным исполнителем является корпорация HAL. «Россия и Индия участвуют в проекте на паритетных условиях, то есть 50 на 50», — уточнил ВГ гендиректор компании «Сухой» Михаил Погосян. — Причем это будет не только равное финансирование проекта, но и равный инженерный вклад в создание самолета». По планам до конца 2008 года «Сухой» и HAL уже должны согласовать облик самолета. В свою очередь, по заявлению главкома ВВС Индии маршала авиации Фали Мэйджора, на его создание уйдет не менее пяти, а в небо истребитель поднимется через 8–10 лет, то есть в 2015–2017 годах.

В начале реализации совместного проекта основной инженерный вклад будет все же российским, поскольку проект прототипа российско-индийского истребителя ПАК ФА уже готов и на Комсомольском-на-Амуре авиаобъединении уже

началось изготовление первого опытного образца. «Однако российско-индийская программа рассчитана на несколько десятилетий», — уточнил господин Погосян. — Индия сначала будет участвовать в проекте в основном финансово. Но для самолета потребуются адаптация под требования индийских ВВС, а позже — проведение его модернизаций. Вот эту работу, которая может составить, по нашим оценкам, до 50% суммарных работ над проектом, выполнят индийские инженеры». По оценкам стоимость создания и подготовки производства российско-индийского истребителя, включая затраты на создания двигателя, авионики и систем вооружений, может превысить \$10 млрд.

РАКЕТНЫЕ ИЗВОЗЧИКИ Значительно успешнее проходит российская интеграция в зарубежные космические проекты. В этой области Россия традиционно воспринималась наравне с США как один из мировых лидеров. Правда, в начале 1990-х годов российские ракетно-космические компании стремились не столько войти в международные космические программы, сколько старались использовать еще советские наработки, чтобы быстро заработать средства. Наиболее распространенным видом сотрудничества стала организация совместных предприятий с зарубежными партнерами для продвижения на мировой рынок пусковых услуг российских ракет-носителей. Это была одна из немногих возможностей отрасли выжить в условиях финансово-экономического спада, а затем и кризиса в РФ. Зарубежные партнеры в таких СП облегчали маркетинг российских носителей.

В апреле 1993 года Государственный космический научно-производственный центр имени Хруничева и ракетно-космическая корпорация «Энергия» организовали с американской компанией Lockheed совместное предприятие Lockheed-Khrunichev-Energia для маркетинга российских ракет «Протон». Через два года LKE была преобразована в компанию International Launch Services (ILS) в связи с объединением компаний Lockheed и Martin Marietta в единую корпорацию Lockheed Martin. За время существования ILS выполнила 45 коммерческих пусков «Протона» на общую сумму более \$3 млрд. На сегодня подписаны еще контракты на запуск 21 спутника на общую сумму около \$1,5 млрд. Прав-

да, в сентябре 2006 года Lockheed Martin вышла из ILS. Официальный представитель Lockheed Martin Том Джурковски рассказал тогда ВГ, что окончание сотрудничества с Центром Хруничева является исключительно деловым шагом. «Мы просто оценили рынок, поняли, что он стал более зрелым, на нем появилось большее количество игроков, и приняли решение закончить сотрудничество с Хруничевым», — сообщил господин Джурковски. Однако, по неофициальной информации, причиной выхода американской корпорации из СП стало требование российских партнеров увеличить закупочные цены на «Протон», а также невыполнение ими ряда взятых на себя обязательств. В мае 2008 года Центр Хруничева завершил сделку по приобретению бывшей доли Lockheed Martin в ILS, приобретя ее примерно за \$255 млн.

По аналогии с ILS в мае 1995 года была создана компания Sea Launch. Ее образовали американская компания Boeing, российская «Энергия», норвежская Kvaerner, украинские ГKB «Южное» и ПО «Южный машиностроительный завод» для осуществления коммерческих запусков российско-украинской ракеты «Зенит-3SL» с плавучей платформы из Тихого океана. За девять лет компания Sea Launch стала одним из лидеров мирового рынка пусковых услуг (ее доля составляет в разные годы 15–40%). На сегодня выполнены 27 пусков с «морского космодрома» на общую сумму более \$2 млрд.

Ракеты тяжелого класса «Протон» и «Зенит» оказались на тот момент наиболее востребованными носителями на рынке. Они были способны выводить на геопереходные орбиты тяжелые телекоммуникационные спутники. По оценкам американской Ассоциации спутниковой промышленности, на ракеты грузоподъемностью более 10 тонн приходится более 80% мирового рынка пусковых услуг.

Однако сложился спрос и на ракеты более легкого класса. В сентябре 1996 года было зарегистрировано совместное предприятие STARSEM. Учредителями СП стали самарский Государственный научно-производственный ракетно-космический центр (ГНПРКЦ) «ЦСКБ-Прогресс» — 25% акций СП, Российское космическое агентство (с 1999 года — Российское авиационно-космическое агентство, с 2004 года — Федеральное космическое агентство РФ) — 25% акций, французские компании Aerospatiale (позже — Aerospatiale Matra, с 1999 года — в составе EADS) — 35% акций и Arianespace — 15% акций. Название СП расшифровывается как Space Technology Alliance R-7 — Содружество космических технологий на основе Р-7 (Р-7 — ракета-прототип всего семейства носителей «Союз»). STARSEM занимается маркетингом на мировом рынке ракет среднего класса семейства «Союз» (грузоподъемностью до 8 тонн на низкую орбиту). На сегодня СП выполнило коммерческих пусков ракет семейства «Союз» с космодрома Байконур на общую сумму около \$750 млн. Причем все пуски были успешными.

В 1999 году для расширения возможностей использования «Союза» по выводу спутников на геостационарную и переходные к ней орбиты российские партнеры по STARSEM предложили создать стартовый комплекс для этого носителя на европейском космодроме Куру во Французской Гвиане. В феврале 2004 года на совещании министров, отвечающих за реализацию космических программ в государствах — членах Европейского космического агентства (ESA), проект строительства стартового комплекса для «Союза» в космическом центре Гвианы (проект «Союз в Куру») получил одобрение. Базовый контракт на создание наземного сегмента ракетно-космического комплекса между ESA и Роскосмосом был подписан в апреле 2005 года. Само строительство в Куру официально началось в феврале 2007 года.

Стоимость программы «Союз в Куру» составила €435 млн. Россия согласилась выделить €121 млн. Однако Москва отказалась финансировать строительство пусковой установки в Куру: в качестве своего вклада Россия в объеме указанной суммы разработала проект модернизированной ракеты-носителя «Союз-ST», пусковой установки, а также



SEA LAUNCH, ПРЕДПРИЯТИЕ СО СМЕШАННЫМ АКЦИОНЕРНЫМ КАПИТАЛОМ, СЕЙЧАС ЯВЛЯЕТСЯ КРУПНЕЙШИМ ИГРОКОМ НА РЫНКЕ ЗАПУСКА РАКЕТ БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

В ДЕКАБРЕ 2005 ГОДА НА ПЕРЕГОВОРАХ В ТУЛУЗЕ РУКОВОДСТВО AIRBUS ПРЕДЛОЖИЛО РОССИИ ПОДКЛЮЧИТЬСЯ НА УСЛОВИЯХ РАЗДЕЛЕНИЯ РИСКОВ К ПРОЕКТУ РАЗРАБОТКИ И ПРОИЗВОДСТВА ПЕРСПЕКТИВНОГО ПАССАЖИРСКОГО БЛИЖНЕ-СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОГО САМОЛЕТА A320NG

