

пояснил господин Ливанов. На самолете планируется установить два двигателя компании Rolls-Royce. Туполевская машина под именем Ту-534 создается на базе Ту-204. По сравнению с прототипом у Ту-534 на 835 мм увеличен диаметр фюзеляжа, на 5,65 м — длина, но сохранены те же крылья и те же два двигателя ПС-90А2, что и у Ту-204. При этом дальность полета снизится с 4,4 тыс. до 3,2 тыс. км. Пассажировместимость вырастет до 223 при двухклассной компоновке и до 300 в charterном варианте.

По мнению руководства ОАК, такого типа самолеты могли бы эффективно использоваться в России на трассах типа Москва—Сочи, а также за рубежом в густонаселенных странах, таких как Китай и Индия, на маршрутах типа Пекин—Шанхай или Дели—Мумбай, то есть между крупнейшими городами. Однако источники в ОАК заявили ВГ, что «проект ШФБМС будет реализован только в случае, если будет найден зарубежный партнер, который разделит риски, в том числе и финансовые». Поиск идет прежде всего в тех странах, где ШФБМС будет наиболее востребован, — в Китае и Индии. В проекте ШФБМС у России может появиться и более близкий партнер — Украина. Во всяком случае, этот проект фигурирует в подписанном в конце августа этого года меморандуме о сотрудничестве между ОАК и концерном «Авиация Украины». Начало производства такого самолета возможно не ранее 2011 года. Пока же МАК «Ильюшин» готовит бизнес-план программы и модель ее кооперации.

ДЛЯ СРЕДНИХ МАГИСТРАЛЕЙ В наиболее востребованном в мире классе гражданских самолетов — узкофюзеляжные среднемагистральные машины — Россия намерена и далее оставаться на рынке. Одной из наиболее популярных моделей этого класса был Ту-154. Этих лайнеров было выпущено немногим менее тысячи. На смену Ту-154 пришли машины семейства Ту-204, а к 2015 году планируется сертифицировать и начать поставки заказчикам самолета МС-21.

Первый полет базовой версии Ту-204 на 210 мест с дальностью полета 4,9 тыс. км был выполнен в январе 1989 года. Годом позже началось серийное производство этой машины на ульяновском ЗАО «Авиастар-СП». Сейчас там собирают пассажирские версии: 210-местный (или 176-местный в двухклассной компоновке) Ту-204—100 с дальностью 4,4 тыс. км и укороченный (164 места в одноклассной компоновке) Ту-204—300 с увеличенной до 5,6 тыс. км дальностью полета. Создана и грузовая версия Ту-204С с боковым люком. Эта машина способна с максимальной коммерческой загрузкой 27 тонн летать на 3,3 тыс. км. Все варианты оснащаются двигателями ПС-90А производства ПМЗ. С 2008 года на 204-е будет устанавливаться новая модификация двигателя ПС-90А2, у которого по сравнению с ПС-90А на 35% снижена стоимость жизненного цикла, в полтора раза повышена надежность, улучшена экономичность, снижены шум и эмиссия вредных веществ. Есть версии пассажирского и грузового самолетов с двигателями RB.211—535Е4В компании Rolls-Royce и с западной авионикой — соответственно Ту-204—120 и Ту-204—120С (такие лайнеры поставлялись в Египет). Были разработаны специальные версии для Кубы (пассажирская Ту-204—100Е и грузовая Ту-204СЕ) и для Китая (грузовая Ту-204—120СЕ). Всего на ВАСО собрано около 40 Ту-204.

ОКБ имени Туполева разработало версию с увеличенной до 6,2 тыс. км дальностью полета и максимальной вместимостью 210 мест (в одноклассной компоновке). По сути, это уже был узкофюзеляжный дальнемагистральный самолет. В 1994 году ее под названием Ту-204—200 (переименован затем в Ту-214) начало производить Казанское авиапроизводственное объединение имени Горбунова (КАПО). Взлетная масса самолета выросла до 110,75 тонны (у базового Ту-204—100 — 103 тонны). Был разработан и грузовой вариант с боковым грузовым люком. Пока на КАПО собрано десять серийных Ту-214, однако с изготовлением самолета

что организациям, осуществляющим воздушные перевозки на самолетах российского производства, имеющих не более 52 мест и взлетную массу не более 21,5 тонны, размер субсидий по лизинговым платежам увеличивается на коэффициент 1,5. В эту категорию попадают как минимум четыре проекта, уже подготовленные к серийному производству. Самый большой из них — 46–52-мест-

ный Ан-140 с дальностью полета 2,4 тыс. км. Он серийно производится как на Украине, так и в самарском ОАО «Авиакор-авиационный завод». Первый самарский Ан-140 был собран в 2005 году и поставлен авиакомпанией «Якутия», которая заказала через ФЛК три таких самолета. По планам ОАК, «Авиакор» соберет до 2015 года 129 Ан-140—100 для внутренних заказчиков и 48 для Ирана под названием IrAn-140.

27-местный Ан-38—100 с дальностью полета 900 км выпускается с 1997 года на новосибирском НАПО. Пока в России эксплуатируются шесть Ан-38—100, а еще два Ан-38—120 (версия для международных заказчиков) — в Малайзии и Вьетнаме. ИФК заключила контракт на поставку четырех Ан-38—121 для ФГУП «Госземкадстрсмемка». Планы ОАК предусматривают сборку еще 105 машин для России и 50 — на экспорт.

30-местный грузопассажирский Су-80ГП, сборку которого будет вести КнААПО (Комсомольск-на-Амуре), пока проходит сертификацию. Она должна завершиться в 2008 году, после чего начнутся серийные поставки Су-80ГП. Пока лишь ФГУП «Петропавловск-Камчатское авиационное предприятие» подписало с КнААПО соглашение о покупке четырех Су-80ГП. Кроме того, на омском заводе «Полет» с 2000 года ведется



К КОНЦУ 2015 ГОДА «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» НАМЕРЕНЫ СОБРАТЬ В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ 429 СУПЕРДЖЕТОВ

возникли проблемы. Из десяти машин, законтрактованных в 2005 году ОАО «Финансовая лизинговая компания» (ФЛК) для авиакомпании «Трансаэро» со сроком поставки до 2008 года, КАПО поставило пока лишь одну.

По планам ОАК, в период 2008–2012 годов на «Авиастаре» и КАПО планируется построить в разных версиях 84 Ту-204 и Ту-214. На 70 самолетов уже имеются твердые контракты и опционы. Крупнейшим покупателем этих машин стала компания ИФК, портфель договоров и опционов которой на Ту-204 разных версий на 2008–2015 годы сейчас составляет 40 машин. Они будут поставлены авиакомпаниям «Авиалинии-400», «Владивосток Авиа», «Московия» (авиакомпания ЛИИ имени Громова), AirBridge Cargo (дочерняя компания «Волга-Днепр»), кубинской Cubana de Aviacion, сирийской Syrian Arab Airlines, иранской Iran Air Tours, германской Blue Wing.

По объемам продаж Ту-204 существенно проигрывает своим конкурентам Boeing 757—200 и Airbus 321. Однако нельзя не отметить, что с «тушками» за 15 лет их эксплуатации не было ни одного серьезного инцидента, что говорит об их высокой надежности. Тем не менее в ОАК уверены, что необходима дальнейшая модернизация и развитие модельного ряда Ту-204. Уже разработан проект среднемагистрального Ту-204СМ с уменьшенной с 103 до 99,5 тонны взлетной массой за счет усовершенствованной конструкции и сниженной до 3,6 тыс. км дальности полета. На этой версии также будет облегчена конструкция, произойдет переход на двигателя меньшей размерности V2500 или CFM56. Сертификацию Ту-204СМ планируется завершить в 2010 году. Каталожная цена Ту-204СМ, по расчетам разработчиков, должна составить \$39–45 млн, что почти вдвое дешевле аналогичного по параметрам Airbus A320 (он стоит \$70–75 млн).

В 2015 году должно начаться производство нового российского узкофюзеляжного ближнесреднемагистрального самолета МС-21. В июле 2007 года правление ОАК определило главным исполнителем программы МС-21 корпорацию «Иркут». Ей принадлежит ОКБ имени Яковлева, выигравшее еще в 2002 году конкурс на проект МС-21. Сначала планировалось создать линейку из трех машин — 130-, 150- и 170-местные варианты. Однако в середине этого года проект был скорректирован в сторону увеличения пассажироместимости. Сегодня МС-21 планируется как семейство из вариантов на 150, 180 и 210 мест. МС-21 будет позиционироваться как преемник Ту-204 и Ту-204СМ.

В августе президент корпорации «Иркут» Олег Демченко официально объявил, что проект МС-21 прошел так называемый Gate 1: на заседании комиссии ОАК по гражданской

авиации были защищены концепция и бизнес-план проекта МС-21. Как рассказал господин Демченко, Gate 2 (защита аванпроекта) планируется на 2008 год, Gate 3 (защита эскизного проекта) — на 2009-й. В работах по проекту будет участвовать не только ОКБ имени Яковлева, но и ОКБ имени Туполева, ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», таганрогское ТАНТК имени Бериева и ОАО «Гидромаш». В 2009–2010 годах будет разработана рабочая документация МС-21, в 2011–2012-х подготовлено производство на Иркутском авиазаводе. К 2013 году планируется собрать первый летный самолет. В 2015 году должна завершиться сертификация МС-21, начнется его серийная сборка и поставка первым заказчикам. Предполагается, что каталожная цена машины составит около \$38 млн в нынешних ценах.

Как уточнил Олег Демченко, государство намерено выделить на проект МС-21 в 2008–2015 годах 98 млрд руб. (более \$4 млрд по нынешнему курсу). Однако эти деньги предполагается потратить только на работу над проектом. Дополнительное финансирование будет вестись по подготовке производства и созданию двигателя для МС-21. Кстати, по словам президента «Иркута», наиболее проблемными местами МС-21 являются двигатель и технологии производства конструкции самолета из композиционных материалов. «По поводу авионики для МС-21 мы уже ведем переговоры с французским Thales и израильским IAI, — уточнил господин Демченко. — Технологию производства композитов надо просто купить — и поставить необходимое оборудование на завод в Твери. А вот двигатель действительно проблема. Его придется создавать заново либо в кооперации с иностранным производителем, либо полностью покупать за рубежом». До конца 2007 года ОАК объявит тендер на разработку и поставку двигателя для МС-21, победитель должен быть выбран к защите аванпроекта, то есть уже к августу 2008 года.

РЕГИОНАЛЫ Одним из поводов увеличения пассажироместимости МС-21 стал проект создания 110–130-местной модификации регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 (SSJ100), разработанного в ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). Такой рост SSJ100 позволит его создателям выйти в новую нишу, ведь проектов региональных 80–100-местных самолетов в продуктовой линейке ОАК оказалось сразу три. Помимо суховского SSJ100 это Ан-148 и Ту-334. Причем ОАК не намерена пока закрывать ни один из них, проведя позиционирование каждой из региональных моделей по разным нишам.

SSJ100 в основном ориентирован на авиакомпанию, работающую на аэродромах с высококласным покрытием. Сборка самолетов будет вестись на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Гагарина (КнААПО). До 2012 года включительно планируется

сборка 12-местного Ан-3, выпущено около 20 таких самолетов. Разработанный еще в 1980 году, этот самолет должен был прийти на смену широко распространенным в советское время на местных линиях Ан-2 (в СССР, Польше и Китае было собрано около 15,5 тыс. Ан-2).

КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

поставить 236 таких самолетов, а в 2013–2015 годах собрать еще 108 машин. 26 сентября на КнААПО прошла выкатка первого летного SSJ100. Пока ГСС предлагает заказчикам 98-местные варианты: SSJ100—95В с базовой дальностью полета 3 тыс. км (каталожная цена \$28,3 млн) и SSJ100—95LR с увеличенной дальностью до 4,4 тыс. км (\$28,9 млн). На сегодня на 73 SSJ100—95 заключены твердые контракты, еще на 41 машину имеются опционы. На выкатке первого SSJ100—95 глава компании «Сухой» Михаил Погосян пообещал, что к 2010 году появятся укороченные 78-местные SSJ100—75В (3 тыс. км) и SSJ100—75LR (4,6 тыс. км).

Правда, тогда эти машины вторгнутся в 70–80-местную нишу, отводимую сейчас ОАК другому регионалу — Ан-148. Прототип 148-го выполнил первый полет в декабре 2004 года, а 26 февраля 2007 года самолет получил сертификат типа. 80-местный вариант Ан-148—100В с двумя двигателями Д-436—148 (производство днепропетровского «Мотор Сич» в кооперации с московским предприятием «Салют») способен летать на 3,5 тыс. км. Украинское КБ имени Антонова разработало модификации самолета с уменьшенной до 2,2 тыс. км (Ан-148—100А) и увеличенной до 5,1 тыс. км (Ан-148—100Е) дальностью полета, а также рамповый грузовой вариант Ан-148Т для перевозки 15–20 тонн груза. Кстати, в ответ на 78-местную версию SSJ100 у «Антонова» есть 100-местная версия Ан-148—200.

Серийное производство 148-го будет вестись как на киевском заводе «Авиант», так и на ВАСО. При каталожной цене этих самолетов \$20–22 млн ИФК уже заключила контракты на поставку 42 самолетов для ГТК «Россия», авиакомпании «Полет», «Красноярские авиалинии». Есть соглашения о намерениях с «Московией» и Cubana de Aviacion. ИФК уже заключила контракт с ВАСО на закупку 34 Ан-148—100 для передачи их российским и зарубежным эксплуатантам в 2008–2010 годах. ВАСО до 2013 года планирует выпустить 96 Ан-148, выйдя к 2012 году на объем выпуска 36 самолетов в год. Украинский «Авиант» планирует выпустить первый серийный Ан-148 в конце этого года для казахского заказчика, а в 2008 году соберет еще пять.

ОАК некоторое время с опаской относилась к Ан-148 исключительно из-за его украинских корней. Однако в августе этого года самолет был включен в продуктовый ряд корпорации. «Эту машину мы продвигаем в первую очередь для авиакомпаний, использующих аэродромную сеть не самого высокого качества, — пояснил Алексей Федоров. — Схема высокоплана с достаточно высокой к земле подвеской двигателей во многом решает эту проблему».

ОАК поддерживает и проект регионального самолета Ту-334. Эта 102-местная машина с дальностью полета 2,04 тыс. км создавалась в ОКБ имени Туполева как замена ближнемагистральному Ту-134. На 334-м стоят практически те же двигатели, что и на Ан-148: два Д-436Т-1 производства «Мотор Сич» и «Салюта». Первый полет опытный Ту-334 совершил в феврале 1999 года. В декабре 2003 года Ту-334—100 получил сертификат типа. Его сборка сначала планировалась на заводе корпорации МиГ в Луховицах, однако в 2005 году проект передали КАПО. Лишь в следующем году там планируют собрать первую серийную машину. Казанский завод уже объявил о намерении собрать до 2013 года 100–150 таких самолетов. Правда, на Ту-334 до сих пор нет ни одного твердого контракта. Видимо, поэтому ОАК пока рассматривает его как самолет только для специфических ниш. В частности, предполагается его производство по госзаказам — только в распоряжении Минобороны РФ имеется около 50 Ту-134, требующих замены. Преимуществом 334-го в этой нише станет его полностью российская комплектация (за исключением украино-российских двигателей). В настоящее время ОАК ведет переговоры с руководством КАПО и правительством Татарии по отработке бизнес-плана по запуску серийного производства Ту-334. Однако, как отмечают высокопоставленные представители ОАК, «пока, к сожалению, не все ясно в части экономики этого проекта». ■

ТРИ ПРОЕКТА РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ — SSJ100, АН-148 И ТУ-334 — ОАК НАМЕРЕНА РАЗВЕСТИ ПО РАЗНЫМ НИШАМ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ИХ КОНКУРЕНЦИИ НА «ТЕСНОМ» РЕГИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ