

вместным российско-индийским предприятием. Межправительственное соглашение подписать удалось, однако по состоянию на сентябрь 2010 года учредительные документы по СП еще не подписаны, хотя российская сторона полностью согласовала все значимые параметры в первом полугодии. «К сожалению, мы повисли на бюрократических проволочках. После подписания межправительственного соглашения мы никак не можем зарегистрировать совместное предприятие, которое, собственно говоря, и будет оператором этого проекта» — так описывает ситуацию вокруг МТС господин Федоров. Прошедшее в конце лета заседание подгруппы по авиастроению российско-индийской межправкомиссии по военно-техническому сотрудничеству не внесло ясности в этот вопрос.

Проект, история которого уже насчитывает девять лет, явно буксует. А после того как индийское оборонное ведомство обратилось к украинскому разработчику «Антонов» с запросом на самолет аналогичной размерности, стало очевидно, что интерес партнера иссякает. Впрочем, украинские коллеги не торопятся тянуть одеяло на себя. Признавая наличие интереса к проекту транспортника грузоподъемностью 15 тонн Ан-178, руководитель «Антонова» Дмитрий Кива подчеркнул: «Мы ведем переговоры (с Индией. — **ВГ**) по транспортному самолету такой размерности через ОАК в рамках программы МТС, сейчас представляем материалы по своему участию». При этом Алексей Федоров также не исключает использования наработок «Антонова» в МТС: «Комбинация проектов МТС и Ан-178 возможна и разумна, мы будем ее рассматривать с украинскими партнерами». Но отвечая на вопрос о возможном смещении акцента в российско-индийском сотрудничестве с МТС на Ан-178, глава ОАК заявил, что отказ от МТС невозможен, так как «мы слишком далеко зашли в части принятых обязательств».

Стоимость проекта МТС до запуска в серию оценивается в \$600 млн, и эти средства должны быть инвестированы сторонами в равных долях. Даже с учетом довольно оптимистичных прогнозов в отношении сроков создания самолета его появление на рынке возможно в 2018–2020 годах. Конечно, обновляя проект (свою историю он ведет от Ил-214, работы по которому шли в 1990-е годы), можно создать конкурентоспособный самолет. Но готова ли индийская сторона ждать так долго? Ведь ранее, так и не дождавшись от России предложения по сверхтяжелым транспортникам, Индия заказала американские C-17.

Гораздо меньше вопросов возникает относительно судьбы Ил-476: строительство самолета идет на «Авиастар-СП», хотя и с незначительным отставанием от первоначальных планов. Пока срок завершения постройки первого летного самолета — октябрь 2011 года, а к декабрю будет построен и ресурсный образец для статических испытаний. При этом на заводе запущено в производство уже три серийные машины. По оценкам генерального директора «Авиастара» Сергея Дементьева, до 2020 года может быть востребовано порядка 100 таких машин, как для государственных, так и для коммерческих заказчиков. «Есть предварительные заявки от „Волга-Днепра“ и „Полета“», — уточнил гендиректор авиазавода.

Что же касается восстановления производства Ан-124 в новом техническом лице, то этот вопрос не решен до сих пор. В прошлом году президент РФ Дмитрий Медведев дал поручение внести в гособоронзаказ до 2020 года закупку 20 новых «Русланов», однако с какого года самолеты начнут производиться, пока неизвестно. ОАК продолжает ждать заказа, находясь «в низком старте». Тем временем на «Авиастар-СП» прибыли первые два самолета из состава ВВС РФ, которые пройдут полный капитально-восстановительный ремонт. Всего же, по словам господина Дементьева, «есть перспектива до 2015 года провести ремонт десяти „Русланов“, возможно, еще десять машин будет отремонтировано за последующие пять лет. Ком-



Крупнейшим эксплуатантом «Русланов» являются ВВС России, располагающие 12 такими машинами

мерческие эксплуатанты уже сейчас, исходя из динамики роста перевозок уникальных и негабаритных грузов, проявляют интерес примерно к 60 самолетам. Крупнейший эксплуатант Ан-124 компания «Волга-Днепр» готова стать стартовым заказчиком Ан-124—100М-150ВД, закупив до 40 таких машин. Компания «Полет» предварительно высказала заинтересованность в закупке 15 машин, еще 9 машин могут приобрести «Авиалинии Антонова» и 2 — компания из ОАЭ Maximus Air Cargo. При наличии госзаказа еще на 20 бортов можно запустить процесс подготовки производства — это признают и в ОАК.

ВЫБОР ПРИОРИТЕТОВ Оптимистичные прогнозы в отношении отечественного военно-транспортного самолетостроения давать трудно. Еще пару лет назад казалось очевидным, что практически вся линейка транспортных самолетов ОАК будет проектироваться и выпускаться Авиационным комплексом имени Ильюшина. Заместитель генерального директора компании Владимир Беляков тогда заявил, что «фирма „Ильюшин“ отвечает за весь ряд транспортных, грузовых и военно-транспортных самолетов: от легких до сверхтяжелых рамповых». Однако сегодня сколько-нибудь активные работы идут только по проекту Ил-476. Да и сам авиакомплекс «Ильюшин» войдет в состав дивизиона «ОАК — Коммерческие самолеты» (ОАК-КС) и перестанет быть самостоятельным игроком.

Сегодняшняя тенденция — это продолжение укрупнения ОАК-КС, теперь за счет поглощения украинского «Антонова». Если учесть, что военно-транспортные самолеты едва ли не главное направление деятельности киевских коллег, то вполне разумно предположить, что, собрав под одной крышей двух крупнейших разработчиков, нельзя оставить их без профильной работы. Но было бы неправильным продолжать тупиковую политику — хвататься за все проекты сразу, имея нынешнее ресурсное обеспечение.



На авиасалоне МАКС-2009 Алексей Федоров подчеркнул, что сегодня ОАК одновременно запускает в производство десять военных и гражданских проектов, что больше, чем у любого авиапроизводителя в мире. При этом в перечень не вошли антоновские машины Ан-140, Ан-70, Ан-158, Ан-178. Стоит ли напоминать, что по таким показателям, как оборот и рентабельность, авиастроительная корпорация отнюдь не лидер? Так что самое время вспомнить об известном принципе «лучше меньше, да лучше».

И вполне логично, чтобы решение о запуске в серию того или иного самолета можно было принимать на основе маркетингового исследования, которое определило бы перспективы каждого из них. Увы, для военно-транспортных самолетов ключевым заказчиком являются силовые структуры, а российское оборонное ведомство до сих пор не определилось с параметрами госзаказа. Да и логики в действиях главного заказчика не слишком много: не имея достаточных средств на закупку новых самолетов, Минобороны поддерживает ряд НИОКРов, причем приоритет отдается программе Ил-476. И это при том, что в ВВС остается большое количество Ил-76 с запасом ресурса на десятилетия. К тому же у «Илов» большой модернизационный потенциал. А в самом проблемном сегменте — самолете, способном заменить Ан-12, — был торпедирован проект Ан-70, в результате чего у армии целый класс военно-транспортных самолетов фактически отсутствует.

Учтя все сказанное выше, можно было бы считать оптимальной такую последовательность действий. Все ресурсы ОАК и Минобороны, предназначенные для военно-транспортной авиации, направить на завершение работ по Ил-476. Необходимо провести агрессивную маркетинговую кампанию, чтобы за три-четыре года сформировать перспективный портфель заказов на эти самолеты. Затем, подготовив производство к выпуску 6–12 машин в год, построить порядка 100 бортов, после чего передать все технологии производства необходимых агрегатов и ремонта другим предприятиям, а сборочную линию переориентировать на другую продукцию. Параллельно следует акти-

визировать работы по восстановлению производства Ан-124, не особенно рассчитывая на сотрудничество с США, о чем в свое время велись переговоры на уровне президентов двух стран. Ан-124 обладает достаточным рыночным потенциалом, чтобы обеспечить безубыточность программы даже при заказе российскими силовиками всего двух десятков бортов. При этом наша страна сможет сохранить позиции на рынке грузоперевозок, а это, в свою очередь, обеспечит наличие стабильных налоговых поступлений и постоянную готовность к мобилизации десятков «Русланов».

Если говорить о средней машине, то российская сторона существенно выиграет в случае реализации проекта МТС на базе украинского Ан-178. Во-первых, стоимость разработки нового самолета будет несопоставимо меньше, ведь НИОКР по этой машине ГП «Антонов» сейчас ведет в инициативном порядке без привлечения российских денег. Во-вторых, стоимость запуска в производство машины также будет минимальна: на ВАСО серийно строится Ан-148, ряд агрегатов которого идентичен используемым на транспортной машине. Соответственно, себестоимость Ан-178 будет ниже, а срок выхода на рынок — ближе, чем у МТС на базе Ил-214.

Что же касается легкого самолета, то Минобороны фактически отказалось от Ил-112В. И заказало один Ан-140 на самарском «Авиакоре», чтобы опробовать самолет в эксплуатации. Вполне возможно, что после вхождения «Авиакора» в состав ОАК, ближе к 2016 году, было бы разумно реализовать проект создания рамповой машины Ан-140—300, тем более что такие проработки уже готовят украинские партнеры.

В случае реализации такой схемы ведущие российские самолетостроительные заводы, которые специализировались на производстве гражданской техники, получили бы по одному военно-транспортному проекту, причем у рампового Ан-140 и Ан-178 были бы гражданские «братья», а модификации Ил-476 и Ан-124 могли бы быть приобретены и коммерческими эксплуатантами. ■

В ПРОШЛОМ ГОДУ ПРЕЗИДЕНТ РФ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ДАЛ ПОРУЧЕНИЕ ВНЕСТИ В ГОСОБОРОНЗАКАЗ ДО 2020 ГОДА ЗАКУПКУ 20 НОВЫХ «РУСЛАНОВ»