

# ГРУЗОВИК ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

## ГЛОБАЛЬНЫЙ КРИЗИС ОБРУШИЛ РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, И КОММЕРЧЕСКИЕ АВИАКОМПАНИИ СЕЙЧАС НЕ ГОТОВЫ ЗАКАЗЫВАТЬ НОВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ. ОСНОВНЫЕ НАДЕЖДЫ АВИАСТРОИТЕЛИ ТЕПЕРЬ СВЯЗЫВАЮТ С ЗАКАЗОМ МИНОБОРОНЫ. НО ЭКСПЕРТЫ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО АРМИИ БУДЕТ ТРУДНО ОДНОВРЕМЕННО ФИНАНСИРОВАТЬ ДАЖЕ ДВЕ ПРОГРАММЫ — ИЛ-476 И ИЛ-112, НЕ ГОВОРЯ УЖЕ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ПРОИЗВОДСТВА АН-124 И ПЕРСПЕКТИВНОМ РОССИЙСКО-ИНДИЙСКОМ МТС, КОТОРЫЕ ТАКЖЕ ТРЕБУЮТ БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ.

ПЕТР МИРОНЕНКО

**ОТ ЛЕГКОГО К ТЯЖЕЛОМУ** В 2008 году Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) приняла стратегию развития до 2025 года. В части, касающейся военных и коммерческих транспортных самолетов, стратегия предусматривает производство самолетов четырех типов — легкого (Ил-112Т), среднего (совместный российско-индийский МТС), тяжелого (семейство Ил-76) и сверхтяжелого (семейство Ан-124 «Руслан»). Все четыре типа предполагают производство как военной, так и гражданской версий. Ничего нового в такой классификации нет, в советском авиационном производстве было примерно такое же разделение, да и места тяжелого и сверхтяжелого самолетов занимали те же Ил-76 и Ан-124. МТС должен занять нишу среднего самолета Ан-12, а Ил-112 — легкого Ан-36.

Стратегия ОАК амбициозна — 20–30% ежегодных продаж на мировом рынке. По оценке ОАК, для этого она должна продавать к 2025 году 40–60 самолетов в год, всего запланированный объем производства в период 2008–2025 годов — 900–950 рамповых самолетов, из них не менее 55–65% должно быть экспортировано. Но стратегия принималась до кризиса, который отразился на грузовых авиаперевозках сильнее, чем на пассажирских. За январь—май объемы перевозки грузов и почты российской гражданской авиацией упали на 26,1% (перевозки пассажиров — на 19,4%). Эксперты уверены, что в долгосрочной перспективе рынок будет расти, но пока что российские коммерческие грузовые компании существенно снизили свои запросы на новые самолеты. Сейчас надежды на запуск серийного производства новых российских грузовых самолетов в основном связаны с заказами Минобороны. «Гражданских заказчиков не так много из-за кризиса, да и сегмент коммерческих грузовых авиаперевозок недостаточно развит», — говорит глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. — Впрочем, и ВВС приходится тяжело: при том что сейчас по-настоящему они не готовы оплачивать крупные заказы, им приходится тянуть программы Ил-476 и Ил-112. А от них ожидают поддержки и в программах Ан-124 и российско-индийского МТС». Понятно, что армии даже с учетом разбивки проектов по времени будет трудно найти деньги на все эти программы и вдвойне трудно со стадии НИОКР перейти на стадию серийного производства, но в то же время существующий флот стремительно стареет и потребность в новом велика, заключает эксперт.

Проект, который мог бы больше других заинтересовать гражданских заказчиков, — восстановление производства Ан-124. В авиакомпании «Волга-Днепр», которая является основным эксплуатантом машины, утверждают, что спрос на уникальные перевозки негабаритных грузов, для которых используется самолет, даже в кризис не падает, а растет.

На востребованности Ан-124 сказывается и пробуксовка проекта сверхтяжелого транспортного самолета А400 европейского концерна EADS. В результате европейцы по-

**НАДЕЖДЫ НА ЗАПУСК СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА НОВЫХ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ СВЯЗАНЫ С ЗАКАЗАМИ МИНОБОРОНЫ**

ка продолжают пользоваться услугами программы SALIS (СП «Волга-Днепр» и АНТК имени Антонова по перевозкам для армий стран НАТО). В «Волга-Днепр» говорят, что до 2027 года ей может потребоваться 40 машин Ан-124. Разговоры об этом проекте идут уже несколько лет, но он требует государственного субсидирования, которого оба производителя самолета, Россия и Украина, обеспечить не могли.

В этом году президент РФ Дмитрий Медведев дал ОАК поручение подготовить предложения о восстановлении производства Ан-124, но стопроцентной уверенности в том, что серийное производство «Русланов» будет возобновлено, нет.

**ПРОВЕРЕННЫЙ ВРЕМЕНЕМ** Ближе всего к реализации находится проект модернизации семейства Ил-76. На сегодняшний день произведено более тысячи самолетов этого типа, и спрос на машины данного класса (полезная нагрузка до 60 тонн), как на военные версии, так и на гражданские, остается достаточно высоким. Ил-76, разработанный в 1960-е годы, в ОАК считают недостаточно устаревшим для снятия с производства и начала разработки полностью нового аналога. «Пока нет проектов по замене самолета типа Ил-76. Разрабатывать новый самолет просто нерационально, пока существующий имеет потенциал для модернизации», — пояснили ВГ в ОАК. Подобные проекты в области военно-транспортной авиации имеют достаточно большой жизненный цикл, добавили в корпорации. В этом есть своя логика: некоторые удачные модели, как, например, американский C-130 Hercules производства Lockheed Martin (совершил первый полет в 1954 году), производятся уже более 50 лет. Тем не менее Ил-76 нуждается в модернизации. Для этого ОАК надо завершить перевод его производства на ульяновский «Авиастар». Сейчас самолет на время остался без производственной площадки. С момента запуска в производство Ил-76 собирались на Ташкентском авиационном произ-

водственном объединении имени Чкалова (ТАПОИЧ). Но к началу 90-х годов ташкентский завод находился в таком тяжелом состоянии, что не смог выполнять поступающие заказы. В 2006 году из-за отсутствия «людских ресурсов» на ТАПОИЧ был практически сорван подписанный годом ранее контракт на поставку в Китай 34 военно-транспортных Ил-76МД и 4 заправщиков Ил-78МК (на базе Ил-76МД) на \$1,045 млрд. Из-за этого конфуза российское правительство приняло решение о переносе производства Ил-76 в РФ, на ульяновский «Авиастар-СП», который стал подрядчиком по китайскому контракту. Впрочем, его реализация до сих пор не началась. Ташкентский завод сейчас собирает последние три Ил-76ТД-90ВД, заказанные авиакомпанией «Волга-Днепр», а ульяновский завод только готовится к началу производства. Впрочем, в ОАК уверяют, что задержек не будет: «Программа реализуется в соответствии с ранее согласованным графиком, на «Авиастаре» полным ходом идет технологическая подготовка производства».

Ил-76, который встанет на производство в Ульяновске, будет серьезно модернизирован: у него будет новая двигательная установка (двигатель ПС-90А-76), новое крыло и «стеклянная» кабина. Новая модификация получила название Ил-476. По плану первый самолет, представляющий собой летающую лабораторию для отработки нового технического лица, будет собран в 2010 году и в 2011-м завершит летно-конструкторские испытания. «Как минимум до 2020 года такой вариант самолета, безусловно, будет пользоваться спросом на рынке», — уверены в ОАК. Минобороны РФ планирует приобрести 38 Ил-476 в вариантах топливозаправщика и военно-транспортного самолета в рамках государственной программы вооружения на период с 2011 по 2020 год.

Ил-476 — самолет перспективный. Но вся судьба проекта будет зависеть от финансирования Минобороны: коммерческие компании сейчас не готовы делать крупные закупки. Но и военным в условиях кризиса срывают

финансирование, так что в программе возможны задержки. «Финансирование программы идет в соответствии с подписанным госконтрактом», — уверяют в ОАК. Впрочем, Ил-476 действительно глубокая модернизация, и в таких серьезных проектах задержка на полгода-год — это нормально, хотя если бы на самолет были коммерческие заказы, то в скором начале серийного производства было бы больше уверенности. «Новые самолеты мог бы заказать «Волга-Днепр» — пяти Ил-76 ему достаточно, чтобы присутствовать на этом рынке, но чтобы получить долю, сопоставимую с долей «Волга-Днепра» на рынке перевозок Ан-124, нужно закупать еще», — считает господин Пантелеев.

Впрочем, Минобороны закупать самолет все равно придется: летающие сейчас Ил-76 стремительно исчерпывают ресурс. А в ОАК ожидают, что после запуска производства Ил-476 на «Авиастаре» можно ожидать и увеличения количества зарубежных заказчиков. В октябре-ноябре ожидается подведение итогов тендера на поставку самолетов-заправщиков в Индию. В тендере участвует российский проект Ил-78МКИ (создан на базе самолета Ил-76), и в ОАК рассчитывают на победу. Правда, в конце мая уходивший со своего поста главком ВВС Индии заявил, что победителем тендера может быть признан концерн EADS с моделью A330MRTT.

Второй проект транспортного самолета, в котором все будет зависеть от финансирования Минобороны, — легкий Ил-112 (грузоподъемность 6 тонн, дальность 1 тыс. км) с возможностью базирования на малооборудованных аэродромах, который должен заменить устаревшие самолеты класса Ан-26 как в российской армии, так и за границей, где эксплуатируется около 300 этих машин. Но если в случае с Ил-76 можно рассчитывать как на военных, так и на коммерческих эксплуатантов, то Ил-112 будет востребован только в армии: рыночный спрос на перевозки небольших грузов на малые расстояния исчезающе мал. Ил-112 выиграл конкурс Минобороны на легкий



МАКСИМ БРЯНСКИЙ (РАФТ)

СОВЕТСКИЙ  
МНОГОЦЕЛЕВОЙ АН-12  
ДАВНО УСТАРЕЛ,  
НО ЗАМЕНЫ ЕМУ НЕТ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА