

серийных поставок авиакомпаниям. Процесс растраты государственных средств продолжается: в Украине на летные испытания направлен региональный самолет Ан-148 (75-80 мест), а в России планируется выделить большие бюджетные средства на самолет RRJ ОКБ «Сухого» той же размерности, и этот проект в Концепции ОАК является краеугольным для гражданского авиастроения; в Киеве освоено серийное производство Ту-334, но этот же самолет в России размещен в Луховицах (РСК «МиГ») и планируется освоить за государственные средства в Казани (КАПО). В то же время передовые в своих классах транспортные самолеты Ан-124 и Ан-70 не производятся из-за несогласованности действий двух стран.

На Украине поддерживают идею объединения самолетостроительных производств и создания авиастроительного консорциума России и Украины. Уже сделан первый шаг к этому: по поручению Президента Украины в Кабинете министров Украины подготовлен пакет документов по образованию на базе АНТК им.Антонова, Киевского авиазавода «Авиант» и Харьковского авиастроительного предприятия единого государственного авиаконcernа «Антонов». Этот концерн объединит более 20 тыс. работающих, что больше, чем может быть в объединенном АК «Ильюшин» или «Туполев». Можно констатировать, что в решении на государственном уровне вопросов объединения национального самолетостроения Украина намного опередила Россию.

Имея такой концерн, Украина сможет вести самостоятельную политику в авиастроительной сфере. Она может обойтись и без союза с российским авиапромом, от чего последний сильно проиграет: самолет Ан-70 будет поставлен на мировой рынок (в т.ч. Китай и Индию) без участия России, Ан-148 станет реальным конкурентом российским Ту-334 и RRJ, его грузовая версия может занять значительную нишу устаревших Ан-12, что закроет этот рынок для перспективного Ил-214/МТС, а Ан-140 – прямой конкурент еще не созданного Ил-112В. По таким самолетам, как Ан-124 «Руслан» и Ан-225 «Мрия» концерн «Антонов» не имеет конкурентов в мире.

Объединенный концерн «Антонов», очевидно, будет представлять значительный интерес для ведущих мировых производителей самолетов («Боинга», «Эрбаса», «Бомбардье»), которые уже высказывали такую заинтересованность в отношении украинских авиапромышленных предприятий. Учитывая усиливающееся стремление Украины в Европейский союз, высока вероятность, что значительный вес в украинском авиапроме получит европейский концерн EADS («Эрбас»). Модельный ряд «Антонова» удачно дополняет его продукцию и позволяет занять лидирующие позиции в таких нишах мирового авиарынка, как средние и тяжелые транспортные самолеты (Ан-70, Ан-124), а также на рынке региональных воздушных судов (Ан-38, Ан-140, Ан-148). Кроме того, хорошую перспективу может иметь использование Ан-225 «Мрия» для европейских космических программ в качестве носителя европейских «спейс-шаттлов» (система МАКС). Значительное число разработок «Антонова» уже востребовано в Китае, Индии, Иране и других странах, установившееся международное сотрудничество концерна «Антонов» имеет большие перспективы развития.

Указанная Концепция ОАК, подготовленная Минпромэнерго России, обходит вопрос привлечения иностранного капитала в российское авиастроение и его интеграцию с европейскими авиастроителями. Расчет строится только на российский бюджет и отечественных частных инвесторов, условия сотрудничества с которыми в Концепции не объявляются. Поэтому представляется сомнительным