

КБ Антонов — пошаговый сюжет самоубийства

Украинский авиапром ещё во времена СССР был предметом гордости этой союзной республики. Ещё бы! Самолёты, разработанные конструкторским бюро Антонова и произведённые на авиазаводах Киева и Харькова, славились своей надёжностью и порой на голову превосходили по своим характеристикам лучшие мировые образцы.

Достаточно вспомнить поднявшийся в небо ещё в 1947 году и летающий поныне Ан-2, а также до сих пор непревзойдённый по грузоподъёмности Ан-225 «Мрия», создававшийся для транспортировки советского космического челнока «Буран». Но всему приходит конец. Включая украинскую авиационную промышленность.

Как и любое высокотехнологичное производство, украинский авиапром был связан тысячами кооперационных нитей со смежниками по всему Советскому Союзу. Последовавший после 1991 года их разрыв отразился на благополучии отрасли отнюдь не лучшим образом. Наивные мечты о грядущем процветании в условиях, когда «не придётся кормить Москву», разбились о суровую действительность. Прожить без «объедающей» Украину России оказалось не так-то просто: украинские самолёты мало кого интересовали в условиях жёсткой конкуренции с американскими и европейскими авиагигантами, а отказаться от продукции российских смежников не получалось ни при каких условиях.

Попытка переключиться с российских партнёров на западноевропейских провалилась с треском. Концерн «Эйрбас», выставивший в качестве условия для совместного производства транспортного А-400 предоставление технической документации на новейшие разработки Авиационного научно-технического комплекса «Антонов», получил требуемое и сотрудничество заморозил. А вскоре с его ступеней стали сходить транспортные суда, поразительно напоминающие по силуэту антоновский прототип. Разрекламированное сотрудничество с американцами в поставке самолётов-топливозаправщиков для ВВС США обернулось полным фи-

аско: тендерная заявка украинской стороны была отвергнута как несвоевременно поданная, а тендер выиграл, разумеется, «Боинг». А принципиальный подход к украинскому авиапрому озвучил Николай Азаров, занимавший в то время пост премьер-министра Украины: «У меня состоялась встреча с французским руководством и руководством авиационной компании Airbus, и они мне сказали, что ваш самолет (Ан-70) лучше нашего, но мы сделаем все, чтобы ваш самолет не нашел рынка сбыта».

При этом украинские авиастроители не оставляли надежды по старой национальной привычке «не промокнуть, проскочив между каплями»: и на Запад переориентироваться, чтобы досадить «клятым москалям», и использовать российские возможности для того, чтобы производить «украинский национальный продукт».



В своё время, выступая на заседании Межпарламентской комиссии по вопросам сотрудничества Украины и Федерального Собрания РФ, руководитель ГК «Антонов» Дмитрий Кива презентовал продукцию своего предприятия. Он особо отметил, что в её числе нет ни одного проекта, доля России в котором составляла бы менее 50%. Так, в производстве одного из наиболее «раскрученных» самолётов предприятия Ан-148 принимают участие 126 предприятий России, на которых изготавливается свыше 60% комплектующих само-

лета. А доля российской продукции в финальной стоимости Ан-140, над созданием которого трудятся 100 российских заводов, достигает 70%. Попытки переключиться на западных «партнёров» привели к весьма плачевным для украинского авиастроения последствиям. Во время одной из встреч с послом РФ на Украине Михаилом Зурабовым автором довелось услышать подробный рассказ о проблемах с выполнением украинской стороной данных обещаний по поставкам в Россию самолётов Ан-70, в результате чего Россия вначале сократила заказ на эти самолёты, а потом была вынуждена полностью отказаться от совместного с Украиной производства Ан-70. Вместо него России пришлось закупать Ил-476.

Хотя Украина и заявила о готовности производить Ан-70 самостоятельно, это оказалось прожектом, поскольку Россия профинансировала проект на 72%, а Украина должна была вложить 28%, но обязательства свои так и не выполнила. Также по причине неподъёмности для АНТК «Антонов» задачи производства самолёта Ан-124 «Руслан» для Министерства обороны РФ заказ ушёл к ульяновскому «Авиастар-СП», а планы освоения транспортного Ан-140 в военной версии были скорректированы и вместо него в войска поступят Ил-112 собственной разработки.

Шанс сохранить уникальный научно-технический комплекс по-

явился после заключения Виктором Януковичем и Владимиром Путиным харьковских соглашений, в рамках которых не только продлялись сроки базирования Черноморского флота в Крыму и оговаривалась скидка на российский газ, но и был достигнут ряд договорённостей о сотрудничестве между Россией и Украиной по большому количеству направлений. В том числе в авиастроительной отрасли, касающиеся совместного производства «антоновских» самолётов. Но неонацистский государственный переворот, совершённый в Киеве в феврале 2014 года при поддержке США и Евросоюза, поставил крест на перспективах совместного производства самолётов марки «Ан» для нужд России и третьих стран.

Буквально с первых дней после госпереворота киевские власти объявили о курсе на свёртывание сотрудничества с Россией во всех отраслях. И в первую очередь высокотехнологических, включая оборонное производство или то, что может быть использовано для российских вооружённых сил. Вскоре после этого распоряжением главы СБУ Валентина Наливайченко вся секретная документация на продукцию, используемую в производстве военной техники и техники двойного назначения, была передана американским спецслужбам. А следом последовал ряд законодательных актов, ограничивающих военно-техническое и научно-техническое сотрудничество Украины с Россией. В том числе денонсация соответствующих межправительственных соглашений.

Власти, держащиеся на штыках неонацистских боевиков, стремятся не просто ограничить сотрудничество с Россией, но и преследуют руководителей предприятий, осуществляющих это сотрудничество. Так, в апреле 2014 г. репрессиям был подвергнут генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива, которого распоряжением Кабинета сняли с должности, а вооружённые боевики пытались силой захватить предприятие. За пять лет до этого он уже подвер-

гался нападению неизвестных буквально на следующий день после подписания важного для Украины соглашения с Россией в области авиастроения. В этот раз убрать «руку Кремля» в украинском авиапроме решили сфабрикованными обвинениями в растрате государственных средств.

Но окончательное уничтожение российско-украинского сотрудничества в авиастроительной отрасли произошло буквально на днях. 8 сентября 2015 года в распоряжении Кабинета министров Украины № 920 было приказано «Государственному авиастроительному концерну «Антонов» принять меры по обеспечению выхода концерна из... ООО «ОАК-Антонов».

«Объединённая авиационная компания» — это тот самый российский партнёр «Антонова», который на основании харьковских соглашений обеспечивал финансирование совместных российско-украинских проектов по созданию и изготовлению самолётов «Ан».

В общем, ситуация, которая сложится после выхода украинского государственного авиаконцерна из совместного с Россией предприятия, понятна: прекрасные разработки авиационного КБ им. Антонова с разрывом кооперационных связей с российскими предприятиями сделают невозможным производство новых самолётов технически, а выход из совместного предприятия с «ОАК» — финансово. Последняя ниточка, державшая Украину в когорте авиастроительных держав, сегодня разрублена украинским же правительством. Вслед за космической отраслью, уничтоженной разрывом связей с Россией, под нож теперь пущена и авиастроительная. Ликвидационная комиссия, по ошибке именуемая Кабмином Украины, продолжает уничтожать конкурентов своих американских хозяев. Остаётся последний вопрос: какая отрасль украинской экономики следующая в очереди на уничтожение?

Александр МОСКАЛЬ
Одна Родина

СОБЫТИЯ

Дефолт Киева неизбежен

Международное рейтинговое агентство Fitch Ratings снизило долгосрочный рейтинг дефолта эмитента в иностранной валюте города Киева до «С» с «СС» и долгосрочный рейтинг в национальной валюте до «ССС (ukr)» с «ВВ (ukr)».

Как сообщается в информационном сообщении Международного рейтингового агентства Fitch, снижение рейтинга отражает мнение агентства о том, что технический дефолт города в настоящее время почти неизбежен, учитывая недавние заявления о намерениях продлить сроки погашения облигаций серий F, G и H на 5,165 млрд грн. на 360 дней. Fitch отмечает, что может пересмотреть рейтинг Киева по завершении реструктуризации его долгов, однако предупреждает, что рейтинги будут оставаться на низком уровне ввиду низкого суверенного рейтинга Украины.

В конце августа 2015 года международное рейтинговое агентство Fitch Ratings снизило долгосрочный кредитный рейтинг Украины в иностранной валюте до уровня «С» с «СС» на фоне объявления о достижении договорённости по реструктуризации части государственного долга. Украина и комитет кредиторов 27 августа 2015 года достигли соглашения о реструктуризации части государственного долга общим объемом 18 млрд долл. Реструктуризация предполагает полное списание 3,6 млрд долл., отсрочку платежей по телу кредита в сумме 11,5 млрд долл. на четыре года, а также фиксирование ставки купона по всем бондам на уровне 7,75% годовых.

Международное рейтинговое агентство Standard & Poor's (S&P) 17 апреля 2015 года понизило долгосрочные кредитные рейтинги Киева с «ССС-» до «СС» с «негативным» прогнозом. Рейтинги Киева по обязательствам в иностранной валюте были понижены после объявления правительства Украины о намерении реструктурировать долг по обязательствам в иностранной валюте, включая еврооблигации Киева объемом 550 млн долл. В связи с этим в агентстве предположили, что дефолт по долговым обязательствам Киева в иностранной валюте практически неизбежен.

АЛЕКСАНДР
КОЛТУНОВИЧ