



ДОНЕЦЬ
Олександр Дмитрович — президент Державного підприємства «Антонов»

СПІВПРАЦЯ ДП «АНТОНОВ» З УСТАНОВАМИ НАН УКРАЇНИ

Шановна Президіє!

Шановне наукове співтовариство!

Маю доручення від імені колективу Державного підприємства «Антонов» привітати учасників зібрання і побажати вам нових успіхів та наснаги.

Останні роки були для ДП «Антонов» непростими. Минулого року остаточно завершилися юридичні процедури, пов'язані зі злиттям двох діючих великих підприємств авіабудівної галузі України. Процес об'єднання Державного підприємства «Антонов» і Державного підприємства «Київський авіаційний завод «Авіант» розпочався ще 2005 р. Цей серійний завод свого часу випускав від 20 до 25 літаків на місяць, переважно літаків серії Ан-24 і Ан-26. Це була надскладна операція, яку можна порівняти з хірургічним втручанням: два великих підприємства у важких економічних умовах, зі складною інфраструктурою, з колективами, кожен з яких мав свою славетну історію (ДП «Антонов» цього року відзначає 73 роки від дня свого заснування, а серійному заводу наступного року виповнюється 100 років). Але нарешті об'єднання відбулося. Україна є однією з п'яти країн світу, які мають повний замкнутий цикл створення авіаційної техніки — від конструкторської розробки, випробувань, сертифікації і до серійного виробництва.

А де ж літаки? — запитаєте ви. Сталося так, що у зв'язку з подіями 2014 р. ми втратили базові спеціалізовані інститути, які працювали за авіаційною тематикою і в галузі спеціального матеріалознавства, при цьому вже сертифіковані літаки, які експлуатуються зараз на території Росії, на Кубі та в інших країнах, мають до 55–60 % комплектуючих і матеріалів, які виробляються в Російській Федерації. З огляду на таку ситуацію, перед ДП «Антонов» постало дуже складне завдання з імпортозаміщення.

Тобто на тих моделях, які у нас є на сьогодні, — вантажний і військово-транспортний літак Ан-178, пасажирські близькома-



Вантажний і військово-транспортний літак Ан-178



Пасажирський регіональний Ан-148

гістральні Ан-148 і Ан-158 — ми маємо виконати повний цикл імпортозаміщення.

Насамперед потрібно було забезпечити можливість використання бортових радіоелектронних систем керування провідних світових виробників. При цьому ми намагаємося максимально забезпечити участь українських підприємств у цьому процесі. Проектні роботи, виконані власним коштом ДП «Антонов», вже майже повністю завершено, і залишилося лише дочекатися підтримки держави і фінансування цільової програми з імпортозаміщення, оскільки крім тих робіт, які можна виконати силами підприємства, необхідно ще оплатити послуги наших партнерів-розробників і фінансово забезпечити безпосереднє виготовлення таких систем і блоків. На жаль, державного фінансування й досі немає, і ми вишукуємо можливість залучити необхідні інвестиції для виконання цих робіт з-за кордону. Лише в такому разі можна сподіватися на повноцінний продукт, конкурентоспроможний на світовому ринку.

Зараз ми працюємо над транспортним літаком Ан-132, який є модифікацією знаменитого Ан-32 — літака, що експлуатується й дотепер (наприклад, в Індії досі літають близько 100 машин, хоча їм уже понад 40 років). Великі надії покладаються на спільний із Саудівською Аравією проект з розроблення і будівництва серії літаків Ан-132.

Працюємо над програмою перспективного багатоцільового військово-транспортного літака короткого злету і посадки Ан-188, прототипом якого був відомий літак Ан-70. Модель Ан-188 — це українська розробка з використанням двигунів відомих іноземних виробників, зокрема американських двигунів LEAP. Є всі підстави сподіватися, що цей проект виявиться успішним.

По літаку Ан-178 ДП «Антонов» поки що виконує всі роботи власним коштом, але інтерес до цього літака вже виявили і Міністерство оборони України, і Міністерство внутрішніх справ України.

Безпілотні літальні апарати (БПЛА). Над їх розробленням так само працюємо самостійно. Перші моделі вже здійснили випробувальні польоти. Сподівалися, що оборонні відомства скористаються нашими знаннями і можливостями в цій сфері, але поки що всі роботи виконуємо власними силами і не припиняємо їх. В авіаційній галузі, як, мабуть, і в науці, зупинка подібна до смерті.

І нарешті наш флагман, всім добре відомий Ан-124. Завдяки цьому літаку наша компанія посідає провідне місце у світі за обсягом унікальних вантажоперевезень. На сьогодні цей напрям є нашим головним джерелом фінансових надходжень. Це та допомога, яка дозволяє нам зберігати високопрофесійний колектив і підвищувати заробітну плату на підприємстві.

Колектив ДП «Антонов» налічує на сьогодні 9650 працівників, середня заробітна плата у квітні 2019 р. становила 16 800 грн. Для порівняння: в травні минулого року, коли я очолив підприємство, вона становила 7 800 грн. Нам довелося затягти пояси і на 50% підняти тарифні ставки на підприємстві. Лише так вдалося призупинити вплив кваліфікованих

працівників (зазвичай першими йдуть найкращі фахівці з конструкторського бюро, технологічних відділів, виробничих ліній). Ситуація з чисельністю працівників на підприємстві стабілізувалася наприкінці року. Зараз маємо навіть невеликий приріст кількості співробітників за рахунок молоді.

Далі хотів би сказати про ті напрями роботи, яких ми маємо дотримуватися, щоб йти в ногу з часом. Отже, головні вимоги сучасного авіабудування є такими. Це передусім має бути більш «зелений» літак (зниження шуму та емісії), економічніший (зменшення витрат на паливо, обслуговування, операційні заходи), надійний та безпечний, має забезпечувати підвищення обсягів перевезень, зі збільшеним терміном експлуатації (життєвий цикл не менше ніж 50–60 років), з широким діапазоном застосувань (різні кліматичні зони, високогір'я до 4500 м, ґрунтові аеродроми тощо), з можливістю експлуатації з коротких аеродромів, важлива також автономність в експлуатації, легкість завантаження/розвантаження.

Розуміючи ці вимоги сучасності, на ДП «Антонов» сформовано такі шляхи для їх виконання:

- 1) поліпшення аеродинаміки літака;
- 2) поліпшення конструкції та використання нових матеріалів;
- 3) вдосконалення авіоніки та обладнання;
- 4) використання авіоніки і системи з низьким енергоспоживанням;
- 5) застосування двигунів нового покоління;
- 6) літак має бути, так би мовити, більш «електричним»;
- 7) створення інноваційної структури і забезпечення технічного обслуговування;
- 8) створення літаків короткого злету і посадки.

Для досягнення поставлених цілей ми постійно перебуваємо в робочому контакті щонайменше з 15 академічними установами: Інститутом електрозварювання ім. Є.О. Патона, Інститутом проблем матеріалознавства ім. І.М. Францевича, Інститутом механіки ім. С.П. Тимошенка, Інститутом проблем міцності ім. Г.С. Писаренка, Інститутом гідроме-



Модифікований вантажний літак Ан-124



Транспортний літак Ан-132



Перспективний багатоцільовий військово-транспортний літак Ан-188

ханіки, Інститутом технічної механіки, Інститутом надтвердих матеріалів ім. В.М. Бакуля, Фізико-механічним інститутом ім. Г.В. Карпенка, Інститутом металофізики ім. Г.В. Курдюмова, Інститутом хімії високомолекулярних сполук, Інститутом проблем машинобудування ім. А.М. Підгорного, Інститутом кібернетики ім. В.М. Глушкова, Фізико-технологічним

інститутом металів та сплавів, Інститутом фізичної хімії ім. Л.В. Писаржевського, Інститутом електродинаміки. У березні цього року ми підписали з Академією протокол, яким продовжили нашу співпрацю до 2022 р. З низкою провідних вишів України, таких як Національний аерокосмічний університет ім. М.Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут», Національний авіаційний університет, Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», Київський національний університет імені Тараса Шевченка, ми тісно співпрацюємо у сфері підготовки кадрів.

На 2019–2022 рр. заплановано проведення таких спільних робіт з установами НАН України:

- дослідження методів ширографії, зварювання (Інститут електрозварювання ім. Є.О. Патона);
- технології створення деталей зі сталей і титану (Інститут проблем матеріалознавства ім. І.М. Францевича);
- дослідження втоми авіаційних матеріалів (Інститут проблем міцності ім. Г.С. Писаренка);
- дослідження тертя та опору тиску, посадка на воду (Інститут гідромеханіки);

- дослідження ресурсних характеристик сплавів (Фізико-механічний інститут ім. Г.В. Карпенка);

- технології виробництва броньованого захисту (Інститут металофізики ім. Г.В. Курдюмова);

- розроблення високотемпературних сполучників (Інститут хімії високомолекулярних сполук);

- дослідження міцності та ресурсу багат шарових конструкцій (Інститут проблем машинобудування ім. А.М. Підгорного);

- дослідження високоміцних алюмінієвих сплавів (Фізико-технологічний інститут металів та сплавів);

- створення матеріалів для системи проти-зледеніння (Інститут фізичної хімії ім. Л.В. Писаржевського).

Хочу висловити велику подяку всім науковцям Академії. Лише спільними зусиллями ми зможемо не втратити всі ті здобутки, які були напрацьовані в минулому, розвинути їх і забезпечити розвиток нашої країни не лише як аграрного виробника, а й як високотехнологічної держави.

Дякую за увагу!