

Груз для крыльев

На развитие мировых грузовых авиаперевозок повлияли два события. Первое произошло еще в 1990 году, когда была образована грузовая авиакомпания «Волга-Днепр», цель которой – перевозка сверхтяжелых и негабаритных грузов. Второе событие датировано прошлым годом, когда во время заседания Госсовета в Красноярске президент России Владимир Путин сказал о развитии собственного производства грузовых самолетов.

ПРЕИМУЩЕСТВО АН-124

На сегодняшний день рынок авиагрузоперевозок разделен между тремя авиакомпаниями – российскими «Волга-Днепр» и «Полет», а также украинской «Авиалинии Антонова». Оборот этого сегмента достиг почти 1 млрд. долл.

При создании авиакомпании «Волга-Днепр» сделан упор на использование человеческого фактора и получение единовременных заказов на специальные перевозки. Дело в том, что обычно сроки выполнения крупных контрактов за рубежом, как и в России, приходятся на конец июня и конец года. Не уложился – плати большие штрафы. Даже если оборудование готово, то путь по железной дороге, а тем более морем занимает много дней, а то и недель. Россияне же предлагали перевести до 120 т груза на расстояние до 5000 км по воздуху, причем без промежуточных посадок. Для этого выбран самолет Ан-124, гражданская версия военного «Руслана». Его преимущество – в том, что это рамповый грузовой самолет, приспособленный выполнять погрузочно-разгрузочные работы в автономном режиме в неподготовленных условиях. Он может приземляться и взлетать с любого гражданского аэродрома, оснащенного минимальными радиотехническими средствами и имеющего ВПП с искусственным покрытием, способным выдержать максимальный вес самолета. А таких аэропортов в мире – более 1000.

Сертифицировав самолет как гражданский под индексом Ан-124-100, три названные авиакомпании получили право летать во все страны мира. К этому надо добавить, что «Руслан» не только самый крупный в мире транспортный самолет, но и рамповый. На грузовую палубу размером 41,5×6,4×4,4 м груз подается по аппаратам в носовой и хвостовой частях фюзеляжа.

Способствовала созданию нового рынка и ценовая политика авиакомпаний – тарифы на перевозку были значительно ниже, чем на западных самолетах с таким видом погрузки. Но все равно – услуги Ан-124-100 доступны до сих пор в основном большим иностранным компаниям. Поэтому более 90% перевозок осуществляется между зарубежными странами.

Маховик нового рынка стал раскручиваться, и к середине 90-х годов прошлого века все «Русланы», не принадлежавшие военно-транспортной авиации, распределились следующим образом. В парке «Волга-Днепр» было 10 самолетов, базирующийся в Воронеже «Полет» эксплуатирует 6 таких самолетов. Авиатранспортное подразделение АНТК им. О.К. Антонова – авиакомпания «Авиалинии Антонова» – семь. Там же эксплуатируется и единственный в мире шестидвигательный Ан-225, который представляет собой увеличенную в полтора раза версию Ан-124.

Надежность «Русланов» как авиационного перевозчика не только позволила привлечь абсолютно новых клиентов, среди которых предприятия по изготовлению такого «нежного» изделия для транспортировки, как спутники и прочая электроника. Со временем компании смогли выйти на более гладкий график использования самолетов без больших пиков в середине и конце года. «Руслан» хорошо вписался в международные логистические цепочки, и производители комплектного оборудования на Западе уже несколько лет как изготавливают блоки в размерах, позволяющих размещать их на грузовой палубе этого самолета. Очень активно Ан-124-100 работает в рамках миротворческих операций ООН, перевозя военных, вооружения и грузы.

ПРОЕКТЫ ПОД САМОЛЕТЫ

Недавно «Волга-Днепр» и «Авиалинии Антонова» запустили сразу два проекта по совместному использованию самолетов Ан-124-100. Суть проектов – создание единых центров координации парков, позволяющих оптимизировать использование воздушных судов и повысить эффективность их эксплуатации в интересах как компаний-учредителей, так и заказчиков.

Первый проект под названием «Ruslan SALIS GmbH» – совместное предприятие двух авиакомпаний. Оно выиграло тендер по предоставлению авиатранспортных услуг для стран НАТО и ЕС. Согласно условиям тендера, в пиковые потребности российская и украинская компании предоставляют по три Ан-124-100 из своего парка для перевозок. Заметим, что «Русланы» выиграли конкурентную борьбу у американского С-17.

Другой совместный проект – предприятие Ruslan International, единый маркетинговый агент со штаб-квартирой в Лондоне, который предлагает заказчикам со всего мира услуги по перевозке на Ан-124-100 с использованием совместного парка из 17 самолетов, принадлежащих компаниям «Волга-Днепр» и «Авиалинии Антонова». Оба перевозчика по-прежнему действуют на рынке как независимые операторы, выполняют свои долгосрочные, в том числе пра-



вительственные контракты. В то же время Ruslan International самостоятельно продает и выполняет рейсы с использованием объединенного парка «Русланов». Такое решение обеспечивает целый ряд преимуществ. Это оптимизация маршрутной сети, гибкое составление расписания, сокращение издержек и сроков выполнения заказов. Сокращается доля «пустых» перелетов, которые в чартерных перевозках обычно достигают 40%.

РЫНОК РАСТЕТ

Как показывают статистические данные, объем перевозок сверхтяжелых и сверхгабаритных грузов в 1989 году составил всего \$7 млн. Тогда компания «Волга-Днепр» не была еще создана, и такие перевозки осуществляли военные грузовые самолеты. В 1995-м рынок перешагнул заветные 100 млн. долл. и вплотную приблизился к сумме в 134 млн. долл. В 2006 г. следующая «высота» — 1 млрд. долл. По прогнозам, в ближайшие десять лет рынок перевозок будет продолжать расти, и в 2020 г. он составит уже более 3 млрд. долл., а в 2030 г. — свыше 7 млрд. долл. По расчетам маркетологов, чтобы обеспечивать рынок такого объема, необходимо иметь до 52 модернизированных Ан-124-100.

Но дело в том, что производство самолетов уже многие годы не ведется, и, если его не возобновить, именно к 2030 году рынок воздушных перевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов может просто

«захлопнуться» или достаться американцам. Существующий парк, при сертифицированном ресурсе 24 000 часов, будет списан к 2020 году, а при продлении ресурса до 40 000 часов — к 2030 году.

При таком сценарии развития событий нишу производства самолетов для перевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов может занять «Боинг». Речь идет о гражданской версии рампового военно-транспортного С-17 под условным названием ВС-17Х. Имея максимальную грузоподъемность 77,5 т, он занимает промежуточное положение между «Русланом» последней модификации (150 т) и Ил-76 (около 50 т). Пока же усилия «Боинга» оказались безуспешными, хотя этот американский авиастроитель делает упор на то, что программа выпуска С-17 по заказам ВВС заканчивается. Существующих заказов на С-17 со стороны ВВС США и возможных экспортных поставок хватает лишь для того, чтобы загрузить сборочное производство в Лонг-Бич (Калифорния) до 2009 года включительно. Поскольку срок изготовления ряда комплектующих составляет два года, решение о сохранении или прекращении производства С-17 необходимо принимать в 2008 году.

ПРОГРАММЫ ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗОК

В России и на Украине прекрасно понимают, что потерю рынка перевозок сверхгабаритных и сверхтяжелых грузов допустить нельзя. Поэтому проект возобновления серийного производства самолетов Ан-



124-100 включен в стратегию развития авиационной промышленности России и ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники на 2002–2006 годы и на период до 2015 года», а также в «Государственную комплексную программу развития авиационной промышленности Украины до 2010 года». Но пока нет четкого ответа от ОАК, будет ли возобновлено серийное производство этих самолетов на «Авиастаре» в Ульяновске.

А уже к настоящему времени по инициативе «Волга-Днепр» киевское АНТК имени Антонова, проектанты и производители двигателей для «Руслана» (запорожские «Прогресс» и «Мотор Сич»), а также завод «Авиастар СП» и эксплуатанты провели огромную работу по восстановлению производства Ан-124-100 на ульяновском авиазаводе. «Волга-Днепр» и «Мотор Сич» создали управляющую компанию ОАО «Грузовые летательные аппараты». Ей были делегированы курирующие и организаторские функции в ходе реализации проекта по возобновлению серийного производства самолетов семейства АН-124-100. Так, в ходе Международной аэрокосмической выставки Ле Бурже-2007 модификация Ан-124-100М-150 грузоподъемностью 150 т получила дополнение к сертификату типа. Это означает, что данная модификация «Руслана» соответствует международным требованиям, в том числе по шуму, эмиссии и навигации.

Под эгидой ЦАГИ была разработана трехэтапная «Программа развития Ан-124-100 на 20–30 лет впе-

ред». Три этапа этой программы, обошедшиеся в сумму около \$ 100 млн., уже реализованы, четвертый находится в процессе реализации. Последующие этапы вошли в бизнес-план «Возобновление производства Ан-124», 95% комплектующих которого обеспечивали предприятия России, а по двигателям – даже 99%.

Сейчас программа подготовки к возобновлению серийного производства самолета на «Авиастаре» оценивается суммарно в \$0,5 млрд. «Большая» программа, предусматривающая уже сам серийный выпуск самолета с восстановлением производства всех комплектующих, окупается при производстве 30 Ан-124-150. Существующие заказы от двух грузовых авиакомпаний, эксплуатирующих более ранние модификации этой машины, на сегодняшний день составляют 12 самолетов для «Волга-Днепра» и пять для «Полета» (плюс опцион на 5 машин). Первые два Ан-124-100М-150 для «Волга-Днепра» строятся из задела, оставшегося на «Авиастаре» еще с 90-х годов прошлого века. В настоящее время согласовываются детали договора между компанией «Волга-Днепр» и «Авиастаром» по этому вопросу и ожидается, что самолеты будут сделаны в начале 2009 года.

ТРАЕКТОРИЯ ПОЛЕТА

Гражданская модификация Ан-124 может быть обеспечена за счет использования самолетов военнотранспортной авиации. Речь идет о 15–20 бортах, на



**НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ РЫНОК
АВИАГРУЗОПЕРЕВОЗОК РАЗДЕЛЕН
МЕЖДУ ТРЕМЯ АВИАКОМПАНИЯМИ –
РОССИЙСКИМИ «ВОЛГА-ДНЕПР»
И «ПОЛЕТ», А ТАКЖЕ УКРАИНСКОЙ
«АВИАЛИНИИ АНТОНОВА»**

которых надо провести серьезный ремонт и добиться гражданской модификации. ВВС уже высказали намерение провести такие работы на «Авиастаре».

Такой бизнес-план предусматривает, что первоначально в Ульяновске будут выпускать модернизированные Ан-124М-150 грузоподъемностью 150 т, а затем налажена организация выпуска Ан-124-300 (эта версия «Руслана» создается с элементами конструкции Ан-225 «Мрия»).

Помимо авиакомпаний из России и Украины крупными покупателями самолета могут быть Китай, Индия и ОАЭ. Проявил интерес к возобновлению производства Ан-124 и «Боинг», с которым в настоящее время ведутся совместные работы по маркетингу зарубежных рынков для рампового «грузовика» такого типа.

По мере того, как проект набирает обороты, он начинает привлекать и инвесторов со стороны. Так, недавно австрийская компания «Luftfahrttechnik –

Projektentwicklungs GmbH» (LPG) выступила перед Украинной с предложением о проведении модернизации транспортных самолетов Ан-124 в модификацию Ан-124-100М-150 на авиазаводе в Граце (Австрия).

С одной стороны, такой всплеск интереса радует, являясь своего рода свидетельством экономической эффективности проекта. В то же время привлечение иностранных партнеров к проекту небезопасно. Проект, имеющий государственное значение, задающий основы для более широкого сотрудничества российской и украинской промышленности, должен быть осуществлен силами этих стран. Это позволит сохранить за Россией и Украиной уникальность рынка перевозок негабаритных грузов. К тому же к настоящему времени уже определены форматы совместной работы российских и украинских участников проекта, создана база для успешной реализации проекта восстановления Ан-124. При условии продолжения взаимовыгодного сотрудничества всех партнеров будущее «Русланам» будет обеспечено.

Не надо также забывать, что сотрудничество со странами СНГ провозглашается основным приоритетом внешней политики России. Но на деле существует не так много успешных совместных проектов на постсоветском пространстве. Производство «Русланов» – один из них.

Андрей БАРАНОВСКИЙ