

«РУСЛАН» НЕ ПРОДАЕТСЯ

ПРОЕКТ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА АН-124, ИНИЦИИРОВАННЫЙ КОМПАНИЕЙ «ВОЛГА-ДНЕПР», ПОКА НЕ ВСТРЕТИЛ ПОНИМАНИЯ У РУКОВОДСТВА ОАК. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ И САМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ НЕ ИМЕЮТ ЕДИНОГО МНЕНИЯ О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ СЕРИЙНОГО ВЫПУСКА ЭТИХ САМОЛЕТОВ. НА «АВИАСТАРЕ» ДОСТРАИВАЮТСЯ ВСЕГО ДВЕ МАШИНЫ. ВЛАДИМИР ЛАВРОВ

На сегодняшний день самолеты Ан-124 «Руслан» эксплуатируют три авиакомпании — «Волга-Днепр» (имеет десять самолетов, но, по собственным оценкам, контролирует около 54% мировых чартерных авиаперевозок негабаритных грузов), АНТК имени Антонова (восемь самолетов) и российская компания «Полет» (восемь машин). При этом крупнейшим парком Ан-124 в настоящее время обладает Минобороны. 18 машин такого типа сейчас стоят на приколе на авиабазе под Брянском — срок эксплуатации самолетов закончился в декабре 2005 года. Еще часть авиапарка Минобороны была отдана в аренду авиакомпании «Полет», хотя руководство военного ведомства неоднократно требовало вернуть эти самолеты.

Вскоре принадлежащие министерству самолеты могут быть выставлены на продажу. Такое решение практически уже принято. «Самолеты будут продаваться от лица ОАК и АК имени Ильюшина. Практически все документы о выводе из состава Министерства обороны первой партии из четырех самолетов были подписаны министром обороны Анатолием Сердюковым», — отмечает гендиректор ОАО «Межгосударственная авиастроительная компания „Ильюшин“» (МАК «Ильюшин») Виктор Ливанов. Ожидается, что документы о выводе из состава Минобороны всех «Русланов», которые сейчас практически не используются, могут быть подписаны до конца года. По мнению представителей ОАК, в будущем оборонное ведомство сможет осуществлять авиаперевозки на коммерческой основе, заключая с авиакомпаниями договоры на оказание транспортных услуг.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ «ВОЛГА-ДНЕПР» АЛЕКСЕЙ ИСАЙКИН (СЛЕВА) И ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА «АВИАСТАР» ВАЛЕРИЙ САВОТЧЕНКО НЕ ОСТАВЛЯЮТ НАДЕЖДЫ ВОЗОБНОВИТЬ ВЫПУСК «РУСЛАНОВ».



РАЗВЕРТЫВАНИЕ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА ИЛ-76 (НА ФОТО ВВЕРХУ), В ОТЛИЧИЕ ОТ АН-124 (НА ФОТО СПРАВА), АКТИВНО ПОДДЕРЖИВАЕТСЯ ГОСУДАРСТВОМ

НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
СПАРК  **SPARC**
SCIENTIFIC AND PRODUCTION ASSOCIATION

КОНТРОЛЬНО-ПРОВЕРОЧНЫЕ СТЕНДЫ И КОМПЛЕКСЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

ОАО «СПАРК» для технологического перевооружения предприятий авиационной, машиностроительной и других отраслей промышленности предлагает:

- Стенды и комплексы для испытаний, диагностики и контроля параметров агрегатов АиРЭО (электрооборудования, приборного оборудования и радиоэлектронного оборудования);
- Стенды для испытаний, диагностики и контроля параметров агрегатов топливной, гидравлической, масляной и пневматической систем;
- Стенды для испытаний, диагностики и контроля параметров агрегатов механических устройств.
- Сочетание опыта ремонта и технического обслуживания летательных аппаратов, передовых авиационных и компьютерных технологий, высокого научного потенциала обеспечивает уникальные характеристики контрольно-проверочного оборудования.

ОАО «СПАРК»

196210, г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, 12
Тел.: +7 (812) 704 1601, Факс: +7 (812) 704 1602
E-mail: info@sparc.spb.ru
http://www.sparcavia.com, www.sparcavia.ru

реклама

Между тем техническое состояние находящихся у Минобороны самолетов никому не известно. «Даже если их восстановить, они смогут прослужить максимально пять лет, а не 30 лет, как положено», — замечает президент авиакомпании «Полет» Анатолий Карпов. Как отмечает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак, даже использование старого фюзеляжа Ан-124 при постройке новой машины позволит сэкономить \$25–30 млн с каждого лайнера. Он считает, что сейчас авиаперевозчикам не хватает четырех-пяти машин такого типа, с каждым годом потребность будет расти на два-три самолета.

В компании «Волга-Днепр» уверяют, что использование выведенных из Минобороны Ан-124 проблем не решит. Согласно прогнозам менеджмента авиакомпании «Волга-Днепр», для удовлетворения минимальной потребности всех перевозчиков в самолетах семейства Ан-124 до 2030 года понадобится 52 машины. Потребность «Волги-Днепра» в 2007–2015 годах в самолетах Ан-124–100 составит 12 машин, уверяют в компании и приводят такие расчеты: рынок негабаритных перевозок развивается более высокими темпами по сравнению с рынком регулярных перевозок — в среднем на 7% в год. В 2005 году размер рынка составил порядка \$0,9 млрд (1,5% общемирового), и эта доля постоянно растет. По прогнозам, к 2020 году рынок перевозок составит уже

более \$3 млрд, а в 2030 году — более \$7 млрд. Темпы роста рынка перевозок рамповыми самолетами на период 2006–2030 годов составят 8–9% в год, что позволит удваивать рынок каждые семь лет.

Однако, например, в авиакомпании «Полет» так не считают. По их расчетам, всего надо 100 самолетов, из которых 70 потребуются «Полету». «Основной рынок сейчас будут делать устаревающие турбины, перевозить которые можно только на самолетах из-за их размеров», — уверен Анатолий Карпов. В ОАК отмечают, что до сих пор не увидели нормального пакета заказов на Ан-124, который мог бы оправдать затраты на восстановление его производства. «Пока его не будет, говорить о возобновлении производства рано, можно ограничиться только модернизацией уже имеющегося парка», — говорит представитель ОАК Максим Сысоев. Ранее президент ОАК Алексей Федоров заявлял ВГ, что «рынок этих самолетов очень узок, поэтому пока Ан-124 будут только ремонтировать и модернизироваться». «Тем более что ульяновский авиационный комплекс „Авиастар“ и так загружен. Он должен серьезно увеличить объемы производства Ту-204 и наладить выпуск Ил-76.

ТАШКЕНТСКИЙ АВИАЗАВОД ВЛЕТЕЛ В ОАК БЛАГОДАРЯ ИЛ-114

В середине июля первый вице-премьер РФ Сергей Иванов объявил, что государственное акционерное общество «Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова» (ТАПОиЧ, Узбекистан), рассчитанное на выпуск самолетов Ил-76 и Ил-114, войдет в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Предварительный план интеграции ТАПОиЧ планируется подготовить до конца года. Как рассказал ВГ президент ОАК Алексей Федоров, «руководством Узбекистана приняты наши условия: пакет акций, ко-



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА