

мещении военной инфраструктуры будут увеличиваться и вместе с этим будут расти потребности в воздушной логистике. При этом средства для удовлетворения этих потребностей сокращаются. В Европе их не было в принципе — рождающийся в муках проект А-400, на мой взгляд, скорее предназначен для удовлетворения амбиций европейских стран, нежели для практических нужд. По крайней мере, размерность этого самолета предназначена для покрытия локальных потребностей, но не глобальных. Тем не менее европейские вооруженные силы участвуют в глобальных конфликтах, и им нужны транспортные средства под такого рода стратегическую активность.

ВГ: Но ведь у США есть собственные самолеты?

А. И.: В США ситуация другая, но даже их транспортный флот, во-первых, все равно меньше имеющихся потребностей, а во-вторых, он сокращается — прежде всего за счет выбытия самолетов С-5. Программы модернизации этого самолета, похоже, не состоятся, потому что они безумно дороги — здравый смысл не позволит потратить на модернизацию самолета столько же средств, сколько хватит на разработку нового. К тому же все действия администрации направлены на сокращение затрат, поэтому для удовлетворения своих потребностей США будут искать максимально дешевые и быстрые решения.

ВГ: Вы имеете в виду предложение о совместном с США проекте модернизации «Русланов»?

А. И.: Привлекательность этой идеи обусловлена как раз попыткой сделать на базе уже имеющихся решений совместный продукт, который был бы и дешевле, и реализован быстрее, чем если бы каждая сторона работала над ним самостоятельно. При условии, конечно, что существующие барьеры взаимного недоверия будут преодолены, хотя бы в рамках этого проекта. На уровне полковников, майоров, капитанов, которые отвечают за практическую логистику министерства обороны США, есть объективный интерес к этому самолету. Недавно на запрос конгресса о том, до каких пор американские военные будут использовать русские самолеты, Минобороны ответило вполне определенно: мы их (Ан-124. — **ВГ**) использовали и будем использовать, потому что они в два раза надежнее, чем те самолеты, которые у нас есть. С «Русланами» другая проблема: их физически мало. И чем дальше, тем эта проблема острее...

ВГ: По поручению президента Дмитрия Медведева Минобороны РФ должно включить в госпрограмму вооружений до 2020 года порядка 20 самолетов Ан-124, что даст старт проекту возобновления его производства. Будет ли это сделано?

А. И.: Это вопрос не ко мне, я не эксперт в области того, как принимаются решения внутри нашей власти. Но я убежден в том, что эти самолеты нужны. Это объективно предопределено уже ранее принятыми решениями, ведь Россия не собирается сворачивать активную международную деятельность. Более того, я твердо убежден, что попытки создать новый облик вооруженных сил неосуществимы без нового Ан-124 и нового Ил-76. Не надо быть военным стратегом или специалистом в этой области, чтобы увидеть, как сама логика текущей военной реформы к этому приводит. У нас 6 тыс. км границы, где раньше, практически как в Китае, на каждом километре стояло по часовому. А сейчас предлагается весь этот периметр охранять армией, сокращенной в несколько раз, и ее надо как-то перемещать. Железная дорога присутствует не везде, как, впрочем, и автомобильные дороги. Поэтому, кроме авиации, для армии нет других средств

перемещения — Ан-124, собственно, и был для этого предназначен. Без современной военно-транспортной авиации армия не сможет быть боеспособной. Вопрос лишь в том, насколько быстро это будет осознано и когда будет принято окончательное решение.

ВГ: А Минобороны не планирует передавать в управление вашей компании самолеты из своего парка Ан-124?

А. И.: Я не знаю таких планов. Пока мы слышим регулярные сообщения о том, что военные будут восстанавливать исправность этих самолетов. Мне кажется, что сначала надо эту задачу решить...

ВГ: Какие изменения предполагаются в парке самолетов зарубежного производства? Насколько я помню, вы планировали вывести из парка Boeing 747–200 из-за их неэффективности...

А. И.: Сейчас у нас осталось всего две «двухсотки», мы действительно собирались их вывести, но теперь решили оставить. Главная причина в том, что в России по-прежнему сохраняются барьеры на ввоз западных самолетов. Кроме таможенных пошлин остается еще НДС. И если «классика» стоит достаточно дешево, то новые самолеты стоят от \$100 млн до \$150 млн. Выплата 18% НДС при растаможке нового самолета — это неподъемная ноша для авиакомпании при рентабельности бизнеса в несколько процентов. И мы приняли решение старые самолеты оставить в парке и растаможить, чтобы, полностью оплатив налоги и таможенные пошлины, обеспечить их эффективную эксплуатацию на территории РФ. Дело в том, что раньше, работая в режиме временного ввоза, мы имели право делать только одну посадку в России. Теперь, после растаможки «двухсоток», мы сможем на этих машинах делать две посадки, например в Красноярске, а потом в Москве. Это потенциально увеличит их коммерческую эффективность и будет способствовать развитию внутреннего грузового рынка в России.

Но сама ситуация говорит о том, что пока наше государство еще не оценило весь потенциал этого бизнеса и не выстроило к нему своего отношения. Наряду с неразвитой аэропортовой инфраструктурой мы имеем дело еще и с ограничением по использованию самых эффективных для регулярных перевозок самолетов, чем не обременены ни европейские, ни азиатские авиакомпании. И чтобы конкурировать на их уровне, российские перевозчики вынуждены эти ограничения как-то обходить. В сущности, это и есть ответ на вопрос, почему большинство эксплуатируемых в России западных самолетов не имеет российской регистрации.

ВГ: А в целом планируете увеличивать флот?

А. И.: В ближайшее время состав флота радикально меняться не будет, мы сформировали парк в десять Boeing 747 и пока считаем эту цифру оптимальной. Дальнейшие изменения флота будут связаны уже с поступлением самолетов новой модификации Boeing 747–8F («Волга-Днепр» заказала пять таких машин с опционом еще на пять. — **ВГ**). В связи с этим мы планируем серьезные изменения в маршрутной сети — от широтных маршрутов между Америкой, Европой и Юго-Восточной Азией к меридианным и кросс-полярным с транзитной посадкой в Красноярске.

ВГ: В Красноярске вы планировали создание крупного грузового хаба. Что с этим проектом сейчас?

А. И.: Поначалу у нас было только теоретическое знание этого бизнеса. Но по мере его практического освоения мы увидели, что для Красноярска грузопотока пока нет. А нет его потому, что там нулевая инфраструктура для грузовых операций. Даже в московском Шереметьево мы достигли

потолка пропускной способности, а что говорить про Красноярск? Причем там все вопросы по инфраструктуре решаются в любом случае через Москву, поэтому все трудности приумножаются на порядок...

ВГ: В Шереметьево тоже трудности? Ведь год назад компания «Трансгрупп» заявляла о планах строительства там нового грузового терминала стоимостью 1 млрд рублей?

А. И.: К сожалению, эти планы пока не реализованы. Насколько мы понимаем, «Трансгрупп» отказалась от участия в реализации этого проекта и сейчас предложены другие инвесторы.

ВГ: Уже известно какие?

А. И.: Не могу сказать. Нам, в сущности, и не важно, кто именно будет инвестировать, нам важен результат. Во всяком случае, то, что зависело от нас, мы сделали — зафиксировали свои потребности, передали их в министерство, администрации аэропорта и потенциальным инвесторам. В свое время у аэропорта возникли вполне понятные сомнения в наших намерениях, когда мы были вынуждены увеличить объем операций через Домодедово в связи с трудностями в Шереметьево. Но мы подтвердили неизменность наших планов по созданию грузового хаба именно в Шереметьево и ждем, когда процесс перейдет в рабочую стадию, чтобы мы могли взаимодействовать с уже явившимся партнером.

ВГ: А каково сейчас распределение объемов работ между Домодедово и Шереметьево?

А. И.: Сейчас где-то 80% приходится на Шереметьево, 20% — на Домодедово. Скорее всего, это соотношение в грузовой сезон изменится в пользу Домодедово, но не радикально, может быть, до 30%.

ВГ: У вас есть уверенность, что ситуация в Шереметьево скоро может измениться?

А. И.: На уровне министерства все планы подтверждаются, и частично они уже начали реализовываться. По крайней мере, работа по строительной части уже началась: сейчас расширяют стоянки для самолетов. А пока мы выкручиваемся с использованием уже имеющихся мощностей, а часть работ, которые должны выполняться аэропортом, берем на себя. Причем речь идет об элементарных вещах — например, мы сами обеспечиваем охрану, закупили оборудование для видеослежения за грузом, наняли охранников, закупили хайлоудеры (специальные подъемники для перемещения паллет) и так далее. Мы делаем это вынужденно и готовы передать приобретенное оборудование и наработки аэропорту, как только он сможет все это делать сам.

Тем не менее сейчас нам очень важно доказать потенциальным заказчикам, что все эти известные трудности в Шереметьево носят временный характер. И у нас, и у администрации аэропорта есть потенциал и желание создавать условия не хуже, чем в европейских и азиатских аэропортах. Как только там будут сформированы эти мощности, мы начнем проводить совместные акции для заказчиков-партнеров, демонстрировать, что мы можем. Ведь при всех недостатках аэропорта сотрудничество с Шереметьево является для нас не придуманным, а реальным конкурентным преимуществом. Переместив груз на большое расстояние из Китая, Японии, Кореи до Московского авиаузла, мы сможем выдать целую сеть маршрутов в Европу, а не только в один пункт. Поэтому мы хотели, опираясь на совершенно объективные преимущества на первом этапе, а затем нарабатывая технологии и грузопотоки, подключать Красноярск, Владивосток и развивать свои операции как в Шереметьево, так и в Домодедово.

ВГ: Какова сейчас доля российских перевозчиков на линии Юго-Восточная Азия—Европа?

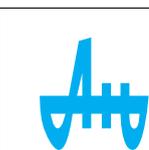
А. И.: Если говорить о регулярных перевозках — это единицы процентов. Я хочу подчеркнуть, что бизнес чартерных перевозок на самолетах Ан-124 и Ил-76 на 95% осуществляется вне территории России, и в этом сегменте мы никаких ограничений не испытываем. Но на иностранных самолетах Boeing 747, которые разгружаются в том числе и в России, мы как раз и сталкиваемся с неразвитой инфраструктурой. Сейчас у нас есть возможность расширять флот, используя конъюнктуру рынка. Например, в прошлом году мы увеличили свой парк за счет тех авиакомпаний, которые сворачивали грузовое направление, — это Air France, японская NCA. Но в существующих условиях мы, по сути, вынуждены отдавать этот бизнес в другие страны и обрабатывать груз в Европе. Нельзя сказать, что об этой проблеме в правительстве не знают, обсуждения идут уже много лет, но практической работы пока не видно.

Уже набили оскомину слова о том, что Россия обладает уникальным транзитным потенциалом, но при этом совершенно бездарно его использует. То, что делаем мы, значительно в масштабах нашей компании, но это совершенный мизер в масштабах страны. Объемы, которые мы перемещаем через Шереметьево, просто смешны на фоне грузопотока из Азии в Европу. Причем даже вместе с Домодедово они не покрывают наших потребностей, а сами аэропорты не справляются с объемом работ. Есть проблемы с сохранностью, с обработкой груза, существующая инфраструктура никуда не годится. Поэтому нужны действительно серьезные инвестиции федерального правительства в инфраструктуру, чтобы создавать ее с запасом на будущее. Так в свое время сделали в Эмиратах: правительство построило грузовой терминал на миллион тонн, который они в первый же год заполнили. А мы до сих пор по всем аэропортам в РФ до миллиона тонн не добрались.

ВГ: Фактически ваш бизнес уперся в отсутствие аэропортовых мощностей...

А. И.: В любом случае неизменной частью нашей маршрутной сети останется одна шестая часть суши под названием Россия и в значительной мере наш прогресс будет определяться тем, насколько будет прогрессировать инфраструктура. Ее недостатки, конечно, не уничтожают весь потенциал нашего развития, но существенно его деформируют. В конце концов мы будем вынуждены искать места, где существует эта инфраструктура. Если, например, Казахстан сделает у себя аэропорт с соответствующей инфраструктурой, мы вынуждены будем уйти туда или искать что-то подходящее в Восточной Европе. Было бы неправильно отказываться от бизнеса, если для его ведения есть возможность.

Обидно будет, конечно, что бизнес с потенциальным оборотом в десятки миллиардов долларов, который связан с обработкой груза на земле, по-прежнему будет вне нашей экономики. По нашим уточненным подсчетам, 1 кг груза, обрабатываемого в аэропорту, в среднем генерирует от \$6 до \$8 в зависимости от региона. Эти цифры мы называли и раньше, когда готовили первый доклад о необходимости грузового хаба в Красноярске четыре года назад, а сейчас они подтверждены нашим опытом работы в Шереметьево. Если мы убедим правительство реализовать программу создания четырех хабов на территории России — это \$24 млрд, то есть целая индустрия, причем и несырьевая, и высокотехнологичная. А если этого не будем делать мы, это сделают китайские или корейские компании. ■



Сердечно поздравляю весь коллектив «Волга-Днепр» с 20-летним юбилеем!

«Волга-Днепр» по праву занимает одно из ведущих мест на мировом рынке грузовых авиаперевозок, в том числе за счет эксплуатации самолета Ан-124-100 «Руслан».

СЕГОДНЯ, ВО МНОГОМ БЛАГОДАРЯ ВАШЕМУ УЧАСТИЮ, РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ И ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА ЭТОГО УНИКАЛЬНОГО САМОЛЕТА.

Уверен, что сложившиеся между «Волга-Днепр» и «Антонов» деловые отношения в дальнейшем будут укрепляться и развиваться в интересах нашего общего дела.

Желаю всем сотрудникам Группы «Волга-Днепр» крепкого здоровья, финансовой стабильности и процветания любимого дела!

Дмитрий Кива
Президент — Генеральный конструктор ГП «АНТОНОВ»