

Выступление Президента Группы Компаний Волга-Днепр А. И.Исайкина  
на Парламентском вечере 15 марта 2011 г. в российском Посольстве.

Ваше превосходительство господин Посол России,  
Ваше превосходительство госпожа Посол Украины,  
Уважаемый Председатель Парламентской группы **В И Л Ш**,  
Уважаемый Председатель Форума «Люфт-унд раумфарт» **А Р Е Н Д Т**,  
Уважаемые дамы и господа,  
Дорогие гости,

Сердечное спасибо нашему Послу Владимиру Михайловичу Гринину за возможности провести нашу встречу в этом прекрасном дворце.

На рубеже 2005-2006 г.г в Европе произошло знаменательное событие: был подписан и начал работать контракт SALIS между NAMSA и нашей совместно с украинскими партнерами дочерней фирмой RUSLAN SALIS GmbH на чартерные перевозки грузов нашими самолетами Ан-124 для воинского контингента стран-членов ЕС и НАТО в Афганистане и для других гуманитарных и миротворческих целей Альянса в интересах 15, а затем и 18 стран Европы и Канады.

Был сделан первый важный шаг к формированию нового уровня доверия между нашими странами в сфере стратегического mobility.

Германия была не только координатором этого проекта, но и стала нашим надежным и доверительным партнером. Без ее усилий этот проект вряд ли бы состоялся.

SALIS выдержал испытание на прочность, долговечность и эффективность, и три его последовательные продления являются тому свидетельством.

В 2012 г. заканчивается действие Стамбульского MOU по SALIS, равно как и сам контракт с NAMSA, однако не заканчивается наше сотрудничество, в чем я лично убежден.

Мы прогнозируем заметные изменения европейского рынка транспортных авиаперевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов.

20-летний опыт коммерческого применения уникальных рамповых грузовых самолетов Ан-124 (и Ил-76) позволяет сделать несколько выводов:

- применение Ан-124 от коммерческих авиакомпаний России и Украины – задумывалось как ВРЕМЕННОЕ РЕШЕНИЕ (SALIS), но по объективным причинам стало ПОСТОЯННЫМ в силу постоянного характера потребностей НАТО и ЕС.

- Ан-124, С-17, Ил-76 – предоставляют взаимодополняющие услуги, обслуживающие разные потребности ЕС и НАТО.

Появление А-400М и Ан-70 не отменяет, а дополняет эти возможности, и предполагает конкурентную борьбу.

- совместный флот Волга-Днепр – Антонов из 17 Ан-124, произведенных в Советском Союзе, не позволяет удовлетворить растущий спрос как правительственных, так и коммерческих Заказчиков.

- для удовлетворения растущего на предстоящие 20 лет спроса необходимо производство 70-100 новых Ан-124 в цифровых технологиях и материалах 21 века.

Исходя из этих выводов несколько вопросов к уважаемой аудитории

Вопрос №1:

Мы продолжаем практику дискретных (на каждые 2 года) решений при наличии постоянных потребностей ЕС и НАТО в Ан-124, или переходим к долгосрочному партнерству для удовлетворения долгосрочных же потребностей?

Вопрос №2:

Европейская операционная база Ан-124 может продолжить свое развитие в Лейпциге от 2-х существующих самолетов до 20-и самолетов к 2020 г. здесь же или в другой европейской стране?

Вопрос №3:

Проект производства новых Ан-124 может быть реализован усилиями России и Украины, а может быть предметом совместных усилий Германии, России и Украины и других европейских стран?

Мы надеемся, что совместными усилиями найдем адекватные ответы на эти вопросы.

Мы будем искренне рады продолжить эту работу, в первую очередь с нашими немецкими партнерами: с депутатами Бундестага, с Министерством Обороны Германии, с Министерством внутренних дел и др.

Мы расширяем свой бизнес в Германии и намерены при содействии Правительства Саксонии и наших друзей из аэропорта Лейпциг-Халле идти этим путем дальше.

Спасибо за сотрудничество, спасибо за партнерство, спасибо за внимание.