

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 1, январь 2005 г.



СОДЕРЖАНИЕ



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Периодичность
выхода - 1 раз в месяц

Тираж: 300 экз.

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

тел. 285-19-30
285-26-30

моб. тел.
8-903-153-68-18
e-mail:
vestnik@as-club.ru

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

тел. 285-19-30
285-26-30

e-mail:
info@as-club.ru
www.as-club.ru

Почтовый адрес:
109029 г. Москва,
Сибирский проезд, д.
2, стр.8

**Дорогие члены
Клуба
авиастроителей
и читатели
Бюллетеня!**

**Просим
присылать в
редакцию Ваши
статьи, заметки,
сообщения,
новости в
ЭЛЕКТРОННОМ
виде по адресу:
vestnik@as-
club.ru.**

Редакция

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

2

Новости отечественного авиастроения

3

Новости мирового авиастроения

8

ОБЗОР ПРЕССЫ

10

Твердые шаги российского авиапрома

10

ЕНАК, или Яйца в одной корзине

11

Российские самолеты смыло цунами

11

Авиационный двигатель пятого поколения будет
создан к 2010 году

12

Авиастроители подтолкнули Ан-148 к заказчикам

14

Российские самолеты не покупают

15

О создании Объединенной авиастроительной
компании

15

Авиапроизводителей заставят объединиться
добровольно

16

Доли государства и частных инвесторов в капитале
ОАК

16

Премьер выступил за единство. Авиапром сольется с
небольшой задержкой

17

Вопросы создания ОАК правительство рассмотрит в I
кв. 2005 года

18

А нам летать охота. Российский авиапром построят по
принципу Airbus

18

Пора выбираться из "Мертвой петли"

19

Boeing и Airbus могут лишиться господдержки

21

ФЛК в прошлом году на каждый бюджетный рубль
привлекло более двух рублей внебюджетных средств

21

"Реструктуризация в авиакомплексх стран Восточной
и Юго-Восточной Азии: опыт и перспективы"

22

Россия вливается в поколение техно

24

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА

26

Вторая Олимпиада по истории авиации и
воздухоплавания

26

Положение о секциях Клуба

27

Тематический план деятельности Клуба
авиастроителей

28

О проекте Концепции развития Клуба авиастроителей

29

ИНФОРМАЦИЯ

30

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Обсуждается возможность возобновления производства самолета Ан-124 "Руслан" на заводе в Ульяновске	3
Главным разработчиком самолета МС-21 стало ОАО "ОКБ им. Яковлева"	3
В Новосибирске впервые создается инженерный центр на уровне "Боинга"	3
Авиастроение будет приоритетным направлением в деятельности Минпромэнерго	4
Россия – достойный партнер EADS в области научных и технологических исследований	4
В 2005 году начнется изготовление опытной партии авиадвигателя SaM-146	5
В ближайшее время будет подписан контракт на проведение летных испытаний авиадвигателя SaM-146	5
До конца 2008 г. в РФ будет построено в общей сложности 19 самолетов на сумму около 25 млрд руб.	5
На РСК "МиГ" запущены в производство первые самолеты И-3М	5
Работа над созданием самолета RRJ укрепит связи России и Франции	6
ФЛК станет стартовым заказчиком российского регионального самолета	6
Без участия России в международной кооперации авиастроение страны не выйдет на мировой авиарынок	6
Россия должна опережающими темпами вводить требования ИКАО	7
В 2004 году Сухой поставил более 40 боевых самолетов	7
В 2005 году авиастроители Воронежа поставят на Кубу два самолета Ил-93-300	7
Контракт на поставку самолетов Ту-204-100 в Иран может быть подписан в ближайшие месяцы	7

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Индия планирует израсходовать 9 млрд дол на приобретение зарубежных истребителей	8
Индия выделяет дополнительные ассигнования на разработку двигателя для самолета LCA	8
Lockheed Martin получил контракты от Минобороны США суммой в 716 млн долл в рамках работ над истребителем F/A-22	8
В период с 2005 по 2009 год в мире будет произведено 1 459 новых истребителей	8
Иран производит и экспортирует разведывательные беспилотные летательные аппараты	9
Airbus обнародовал отчет по итогам своей деятельности за 2004 год	9
Правительство ЮАР приняло предложение Airbus Military по участию в программе A400M	9

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ОБСУЖДАЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТА АН-124 "РУСЛАН" НА ЗАВОДЕ В УЛЬЯНОВСКЕ

В настоящее время обсуждается возможность возобновления производства самолета Ан-124-100 "Руслан", прерванного в 1994 году. Об этом сообщил в пятницу на пресс-конференции в Ульяновске полпред президента РФ в Приволжском федеральном округе Сергей Кириенко. "Борис Алешин, руководитель Агентства по промышленности, выходит с предложением возобновить производство "Русланов", - сказал Кириенко, который является председателем совета директоров ульяновского ЗАО "Авиастар-СП", выпускающего эти самолеты. По словам полпреда, в пятницу в Москве состоялось совещание, на котором обсуждалось это предложение.

"Трагедии, которые произошли в Юго-Восточной Азии, показали, что аналогов такому самолету, как Ан-124 "Руслан" нет. Потребности в нем огромные, минимальная потребность, которая сейчас есть - это 20 ма-

шин", - подчеркнул Кириенко. По его словам, "если на "Авиастаре" развернуть хотя бы два самолета каждый год, а впоследствии четыре-пять самолетов каждый год, это полностью решит проблемы завода".

Полпред добавил, что "в данное время антикризисный период на "Авиастаре" завершен". "В этом смысле я считаю свою работу выполненной, но теперь стоит вопрос стратегии развития", - отметил Кириенко.

Он сообщил, что в пятницу говорил с директором авиазавода "о том, что в ближайшее время было бы правильным, чтобы вновь избранный губернатор Ульяновской области Сергей Морозов вошел в Совет директоров "Авиастара", одного из ключевых предприятий области".

*источник: РИА "Новости"
07.01.05*

ГОЛОВНЫМ РАЗРАБОТЧИКОМ САМОЛЕТА МС-21 СТАЛО ОАО "ОКБ ИМ. ЯКОВЛЕВА"

По словам Генерального директора ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктора Ливанова, в связи с большой нагрузкой предприятия, главным разработчиком перспективного магистрального самолета 21 века МС-21 стало ОАО "ОКБ им. Яковлева". Последнее структурно входит в состав ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут".

В. Ливанов отметил, что кроме работ по серийной авиационной технике и ее доводки (Ил-96-300/400Т, Ил-76ТД-90/Ил-76МД-90, Ил-103) ОКБ им. Ильюшина разрабатывает легкий военно-транспортный самолет Ил-112В, совместно с НПК "Иркут" и индийскими специалистами разрабатывается средний военно-транспортный самолет на базе проекта Ил-214.

По проекту МС-21, ставшего в 2003 году победителем конкурса аванпроектов на ближне-среднемагистральный самолет, в настоящее время ведется эскизное проектирование. АК им. Ильюшина выступает в качестве субподрядчика головного разработчика МС-21, сказал собеседник "АвиаПорт.Ру".

Известно, что на переговорах ОКБ им. Яковлева с корпорацией AVIC-II на МАКС-2003 были рассмотрены возможности сотрудничества по различным проектам, включая создание ближнемагистрального самолета на 116-174 места. В этой работе примет участие и АК им. Ильюшина.

*источник: АвиаПорт.Ру
06.01.05*

В НОВОСИБИРСКЕ ВПЕРВЫЕ СОЗДАЕТСЯ ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР НА УРОВНЕ "БОИНГА"

На НАПО им. В.П. Чкалова развертываются работы по подготовке инженерного супер-центра, оснащенного автоматизированной системой управления "Графикс".

Эта система считается мощнейшей цифровой оболочкой, предназначенной для проектирования узлов и деталей наукоемких агрегатов, и используется всеми крупнейшими авиа-, и автомобилестроительными концернами мира. В Новосибирске "Графикс" будет применяться для подготовки производства пассажирского самолета RRJ, проект которого в настоящее время вынашивается в недрах московского авиа-холдинга "Сухой".

По словам главного конструктора автоматизированных систем управления НАПО им. В.П. Чкалова Евгения Солдатова, в новом инженерном центре будет установлено 40 индивидуальных рабочих станций системы "Графикс", которые, кроме всего прочего, будут оснащены прямым каналом связи со всеми структурами холдинга "Сухой". Новая структура на новосибирском предприятии начнет работать уже этим летом.

*Источники: "Новосибирский городской сайт"
26.01.05*

АВИАСТРОЕНИЕ БУДЕТ ПРИОРИТЕТНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МИНПРОМЭНЕРГО

В Минпромэнерго России под руководством министра Виктора Христенко состоялось совещание на котором обсуждалась стратегия развития авиационной промышленности. В совещании приняли участие руководители ведущих предприятий и организаций российского авиастроения.

Виктор Христенко отметил, что Министерством разработаны важнейшие программные документы, определяющие стратегию развития авиапромышленности России на 10-летний период и далее, на годы вперед. Россия вернется на мировой авиационный рынок в качестве ведущей авиадержавы. Реализация новых проектов, в т.ч. в региональном самолетостроении, позволит российской гражданской авиапромышленности осуществить настоящий технологический и экономический рывок.

Достижение конкурентоспособности отрасли на глобальных рынках - важнейший шаг в переходе к несрывевой модели экономического роста. Уверен, что в среднесрочный период авиапромышленность, как одна из ведущих отраслей ОПК, станет в авангарде инновационного развития российской экономики, причем важнейшей составляющей успеха будет увеличение объема работ, выполняемых по гособоронзаказу - заявил министр - Никаких срывов быть не может - это будет означать невозможность реализации не только текущих, но и стратегических задач. Решение вопросов необходимо структурировать как с точки зрения исполнения, так и с точки зрения рисков'.

Руководитель рабочей группы по разработке стратегии развития авиационной промышленности директор департамента оборонно-промышленного комплекса Юрий Коптев сообщил, что представленная Стратегия - это итог работы основных предприятий и

НИИ авиационной промышленности: 'Основная цель стратегии: за счет увеличения производства гражданской авиатехники и сопутствующих услуг к 2015 г. увеличить объемы производства российской авиапромышленности в 2.8 раза. С точки зрения становления всей работы по реализации стратегии, определяющей является работа в 2005 г., когда состоится революционное изменение взаимоотношений в отрасли. В документе и приложениях к нему дано описание планов, облика и структуры авиакомплекса страны с учетом создания вертикально-интегрированной структуры - объединенной авиастроительной компании.

Среди перспективных проектов, заложенных в стратегии, отмечается производство и модернизация самолетов Ан-124 (самолет-перевозчик крупногабаритных грузов). До 2020 г. планируется изготовить 50-80 единиц самолетов Ан-124. Данный проект интересен не только с экономической точки зрения (цена одного такого самолета составляет около 120 млн. долл.). Развитие проекта Ан-124 закрепляет производственные связи с Украиной (АНТК им. Антонова, завод 'Авиант'). На модернизированный вариант Ан-124 предполагается установить новую версию двигателя украинской разработки, что позволит увеличить грузоподъемность на 20-25%.

По экспорту поставлена задача на ближайшие годы - удержать долю поставок авиатехники на уровне 50-60% в общем объеме экспорта ВПК (по экспертным оценкам, экспорт российской военной техники будет составлять около 5 млрд.долл. в год). В свою очередь, объемы военного производства определяют в рамках государственной программы вооружений'.

источник: AVIA.RU
25.01.05

РОССИЯ - ДОСТОЙНЫЙ ПАРТНЕР EADS В ОБЛАСТИ НАУЧНЫХ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Российский Технологический офис EADS (PTO), функционирующий с октября 2003 г., уже осуществляет по заказу концерна EADS и его дочерних компаний более 30 исследовательских проектов, а также анализирует еще 40 проектов на предмет возможности реализации. Об этом сообщил Даниэль Девиллер, директор по технологиям Европейского аэрокосмического и оборонного концерна (EADS). Взаимодействие между Россией и Западной Европой в сфере научных и технологических исследований является частью Соглашения о стратегическом сотрудничестве, подписанном официальными представителями России и EADS в 2001 г. Это соглашение нацелено на достижение обоюдной выгоды обеими сторонами путем проведения совместных исследований во всех областях авиации и космонавтики.

PTO призван способствовать расширению сотрудничества с российскими исследовательскими и конструкторскими структурами, а также выступать в качестве основного координатора всех научно-технических проектов с потенциальными российскими партнерами. PTO входит в состав ООО "EADS", дочерней компании EADS, созданной согласно российскому законодательству, которая координирует все российские проекты концерна. Сегодня исследования PTO сконцентрированы на изучении физических характеристик полета, изучении химических технологий, технологий создания

аэродинамических поверхностей и конструкций, на информационных технологиях (IT), а также на создании программного обеспечения.

Другими элементами Соглашения о стратегическом сотрудничестве между Россией и EADS является выполнение субподрядов для Airbus с постепенным переходом от поставок материалов и заготовок к производству готовых деталей. В инженерном центре Airbus ECAR - первом конструкторском бюро, созданном Airbus в Европе за пределами своих стран-участниц, - около 100 российских инженеров ведут интенсивную работу в таких областях, как проектирование частей фюзеляжа, расчеты на прочность, выпуск документации на установку бортовых систем и проведение конструкторских работ для организации серийного выпуска аэробусов. Около 30 проектов в области научных и технологических исследований реализуется ведущими российскими исследовательскими институтами и университетами.

В сотрудничестве с корпорацией "Иркут" EADS занимается маркетингом российского самолета-амфибии Бе-200. PTO изучает технологии по вхождению космических аппаратов в атмосферу, а также технологию запуска ракеты-носителя "Союз" с европейского космодрома в Куру (Французская Гвиана).

Источники: компания EADS
26.01.05

В 2005 ГОДУ НАЧНЕТСЯ ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОПЫТНОЙ ПАРТИИ АВИАДВИГАТЕЛЯ SaM-146

Как сообщил информированный источник, принимающий участие в создании авиадвигателя SaM-146, в текущем году уже производится и будет далее продолжаться покупка материалов и полуфабрикатов для изготовления опытной партии авиадвигателей.

Источник пояснил, что авиадвигатель SaM-146 создается совместно ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" и западноевропейской компанией Snecma на паритетной основе финансирования. Авиадвигатель создается для регионального самолета разработки фирмы "Гражданские самолеты Сухого" по программе RRJ.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о количестве авиадвигателей SaM-146 в опытной партии, источник сказал, что пока окончательно это количество не опреде-

лено. На сегодня можно говорить о начале изготовления партии в количестве примерно 6-8 экземпляров.

Источник пояснил, что сначала на совместном предприятии в Рыбинске будет производиться 20-30 двигателей SaM-146 в месяц, затем объем выпуска будет доведен до 500 моторов в год.

По данным источника, на стадии выполнения НИ-ОКР по новому двигателю в России будет создано 1650 новых рабочих мест - в основном высококвалифицированных специалистов, в течение 5 лет, а в условиях развертывания серийного производства нового двигателя в России в течение 15 лет будет занято 2200 высококвалифицированных специалистов и рабочих..

*источник: АвиаПорт.Ru
18.01.05*

В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ БУДЕТ ПОДПИСАН КОНТРАКТ НА ПРОВЕДЕНИЕ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ АВИАДВИГАТЕЛЯ SaM-146

Планируется в ближайшее время (январь-февраль) подписать контракт с Летно-исследовательским институтом им. М.М. Громова на проведение летных испытаний нового авиационного двигателя SaM-146 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Об этом сообщил информированный источник, принимающий участие в создании авиадвигателя. По его словам, сам самолет Ил-76ЛЛ для проведения летных испытаний SaM-146 уже определен.

Начало летных испытаний нового авиадвигателя не является ближайшим будущим - в соответствии с действующим планом, в сентябре текущего года планируется начать стендовые испытания первого образца нового ТРДД. Перед началом стендовых испытаний пройдут испытания отдельные узлы и детали авиадвигателя как в России (ЦИАМ), так и во Франции на фирме

Snecma.

Стендовые испытания авиадвигателя будут проводиться на стендово-лабораторной базе Рыбинского моторостроительного завода. В работах по стендовым испытаниям примут активное участие специалисты и подразделения ЦИАМ, НПО "Сатурн" и Snecma. Летные испытания самолета RRJ начнутся в августе 2006 года. Именно к этому сроку должны быть полностью готовы к началу поставок первые серийные авиадвигатели, сказал собеседник "АвиаПорт.Ru".

Он подчеркнул, что исключительно важным в данной программе является увязка сроков создания самолета и авиадвигателя для его силовой установки.

*источник: АвиаПорт.Ru
19.01.05*

ДО КОНЦА 2008 Г. В РФ БУДЕТ ПОСТРОЕНО В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ 19 САМОЛЕТОВ НА СУММУ ОКОЛО 25 МЛРД РУБ.

До конца 2008 г. будет построено в общей сложности 19 самолетов на сумму около 25 млрд руб. без дополнительного бюджетного финансирования. Об этом говорится в итоговом сообщении Минпромэнерго РФ, опубликованном на сайте правительства.

Таким образом, на 1 руб. из федерального бюджета лизинговыми компаниями привлекается около 4.5 руб. из внебюджетных источников. Решение проблем развития воздушного транспорта и авиационной промышленности в России с учетом интересов авиапере-

возчиков, разработчиков и изготовителей самолетов, как показывает практика, невозможно без дальнейшего развития механизма авиационного лизинга.

Проект "Комплексной программы продвижения продукции отечественных авиастроительных предприятий" должен будет обеспечить стабильное функционирование отечественной системы авиационного лизинга и возрождение российского авиастроения.

*источник: информационное агентство МФД,
30.12.04*

НА РСК "МИГ" ЗАПУЩЕНЫ В ПРОИЗВОДСТВО ПЕРВЫЕ САМОЛЕТЫ И-3М

На мощностях Российской самолетостроительной корпорации "Миг" начинается серийное производство модернизированного варианта спортивно-пилотажного и учебно-тренировочного самолета И-3М разработки ЗАО "Интеравиа".

По словам информированного источника в области авиастроения, И-3М отличается от базового варианта увеличенными запасом топлива в крыльевых баках и дальностью полета свыше 1000 км. На модернизированном самолете подвергся коренной реконструкции состав бортового и приборного оборудования, благодаря которому, самолет может совершать полеты по

маршруту без сопровождения другим самолетом.

Мелкосерийное производство самолетов И-3М запущено на заводе РСК "Миг" в Луховицах. Пока в запуске находятся первые две машины. Обе машины предназначены для отгрузки в Швейцарию.

В последнее время спрос за рубежом на спортивно-пилотажные самолеты И-3 существенно возрос. Цена самолета И-3 за рубежом составляет более 100 тысяч евро.

*источник: АвиаПорт.Ru
04.01.05*

РАБОТА НАД СОЗДАНИЕМ САМОЛЕТА RRJ УКРЕПИТ СВЯЗИ РОССИИ И ФРАНЦИИ

Совместная работа над созданием регионального самолета RRJ "укрепит сотрудничество России и Франции в сфере передовых технологий". Об этом заявил ИТАР-ТАСС посол Франции в Москве Жан Каде.

Стороны, напомнил он, "подтвердили намерение совместно осуществить этот ключевой проект". Франция предоставит компенсируемый аванс в размере 140 млн. долларов для создания силовой установки самолета, а Россия - гарантии в сумме 100 млн. долларов и прямое бюджетное финансирование в рамках федеральной программы развития гражданской авиации.

"Условием рентабельности проекта, - отметил посол, - является применение облегченного налогового и таможенного режима". По его мнению, "авионика французской фирмы Thales повысит интерес к проекту на европейском и мировом рынках". "Важное направление сотрудничества, - заметил дипломат, - представляют проекты с участием EADS: создание инженерного центра Airbus, взаимодействие с российской корпорацией "Иркут".

"Большим шагом в сближении России и Западной Европы станут запуски "Союзов" с космодрома Куру во

Французской Гвиане", - считает посол. - Первый из них намечен на 2007 г., и Европейское космическое агентство и российское Федеральное космическое агентство совместно ведут во Французской Гвиане строительство стартового комплекса". Основой сотрудничества стали соглашение Москвы и Парижа и решение ЕКА. "Финансовая база найдена, - отметил Жан Каде. - Европейский Инвестиционный Банк предоставит российской стороне 123 млн. евро".

"В сфере военно-технического сотрудничества особое внимание уделяется разработке самолета пятого поколения и беспилотного боевого самолета, - сообщил посол. - Крупные проекты - создание учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ и модернизация многоцелевого истребителя Су-35 корпорации "Сухой".

источник: газета "Военно-промышленный курьер", 04.01.05

ФЛК СТАНЕТ СТАРТОВЫМ ЗАКАЗЧИКОМ РОССИЙСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА

Генеральный директор Финансовой лизинговой компании (ФЛК) Евгений Зарицкий заявил, что ФЛК будет стартовым заказчиком нового российского регионального самолета (Russian Regional Jet, RRJ), создаваемого ЗАО "Гражданские самолеты Сухого".

Е. Зарицкий сказал, что непременными условиями заказа самолетов являются создание самолета в названные разработчиками сроки, выполнение заявленных характеристик самолета и обеспечение гарантий послепродажного обслуживания. При выполнении разработчиком этих обязательств ФЛК готова подписать заказ на 30 самолетов.

По его словам, на такое количество машин у ФЛК уже имеются потенциальные заказчики, давшие прин-

ципальное согласие на приобретение региональных самолетов RRJ. Причем в их числе не только российские авиакомпании, но и зарубежные.

Участие в программе RRJ будет заключаться в том, что ФЛК выступит одним из первых заказчиков самолета. Уже сегодня компания принимает участие в модернизации производственных мощностей авиационных заводов, участвующих в производстве самолета, отметил гендиректор.

*источник: АвиаПорт.Ru
04.01.05*

БЕЗ УЧАСТИЯ РОССИИ В МЕЖДУНАРОДНОЙ КООПЕРАЦИИ АВИАСТРОЕНИЕ СТРАНЫ НЕ ВЫЙДЕТ НА МИРОВОЙ АВИАРЫНОК

Как считает Генеральный директор Финансовой лизинговой компании (ФЛК) Евгений Зарицкий, ключевой задачей российского авиапрома на сегодня является форсирование реализации программ международной кооперации.

Как не парадоксально звучит, но до тех пор, пока мы не наладим кооперационные отношения с западными партнерами, мы не сможем продавать самолеты, считает гендиректор ФЛК.

По его мнению, речь идет о рынке объемом в сотни миллиардов долларов. Например, бразильский авиапром работает в теснейшем контакте со всеми производителями мира в рамках самой широкой кооперации. Бразильские самолеты активно продаются в Европе - до 50 процентов комплектующих - европейского производства, а примерно 30 процентов - производства США.

У фирмы Boeing до 50 процентов комплектующих также поставляется из Европы, а на самолетах Airbus - около половины комплектующих производства США. Хотим мы того или нет, но авиастроение - глобальный рынок, заявил Е. Зарицкий.

По его мнению, первые шаги в этом направлении уже сделаны - ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" создается региональный самолет с европейскими авиадвигателями и бортовым оборудованием. ОАО "НПК "Иркут" подписало недавно соглашение с европейской компанией EADS о производстве некоторых конструктивных элементов самолетов компании Airbus.

Анализ мирового авиастроения за последние пять лет показывает, что именно гражданское авиастроение "тащит" за собой военное авиастроение. Технологии, отработанные на гражданском авиастроении переносятся на авиастроение военное. К России это, к сожалению, не относится, с сожалением констатировал Е. Зарицкий.

*источник: АвиаПорт.Ru
12.01.05*

РОССИЯ ДОЛЖНА ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ ВВОДИТЬ ТРЕБОВАНИЯ ИКАО

Генеральный директор Финансовой лизинговой компании (ФЛК) Евгений Зарицкий считает, что в России надо вводить нормы ИКАО опережающими темпами, чтобы "подстегнуть" разработчиков и изготовителей.

Евгений Зарицкий подчеркнул, что нормы ИКАО разрабатываются в качестве инструмента конкурентной борьбы. Введение норм ИКАО и Сертификатов по нормам и требованиям JAR позволили Airbus за короткий период захватить 50 процентов рынка. Принцип такой борьбы простой - летать можно, но местным авиакомпаниям нельзя приобретать воздушные суда, не соответствующие нормам. Следующий этап - летать можно, но со штрафами. Третий этап - летать нельзя.

Бизнес в авиационном двигателестроении, например, сопоставим с авиастроительным бизнесом по объемам инвестиций, по объемам прибыли, отметил собеседник "АвиаПорт.Ru".

Он выразил уверенность, что двигателей, удовлетворяющих нормам ИКАО по шуму в составе самолета и эмиссии вредных веществ в атмосферу, нет и не будет, если не вводить опережающими темпами перспективные нормы ИКАО. Однако авиадвигатели в стране появятся, если будет стимул - когда вводятся новые правила, то авиакомпании ограничиваются в покупке старой техники.

Для отечественных авиастроителей в настоящее время производство авиадвигателей не является крупным бизнесом, когда заказываются по 2-4 или 10 двигателей в год. Но когда будут заказы на десятки двигателей в год, то этот бизнес станет крупным и стимул у авиационного двигателестроения появится, пояснил Е. Зарицкий.

*источник: АвиаПорт.Ru
12.01.2005*

В 2004 ГОДУ СУХОЙ ПОСТАВИЛ БОЛЕЕ 40 БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

"В 2004 году общее число поставленных на экспорт и Министерству обороны России машин марки "Су" составило более сорока", - сообщил советник генерального директора АХК "Сухой" Алексей Повещенко.

Истребители типа Су-27/Су-30 продолжают оставаться крупнейшей статьёй российского экспорта вооружений. "В 2004 году на авиацию пришлось порядка 40% от общего объема военного экспорта, составившего около \$5,6 миллиарда. Объем выручки компании "Сухой" в целом в прошлом году составил 45 миллиардов рублей (свыше \$1,5 миллиарда), доля экспорта в общем объеме продаж компании - около 95%, доля гражданской продукции в общем объеме продаж - около 5%.

С 1996 по 2003 годы ФГУП "Рособоронэкспорт" заключило экспортные контракты на общую сумму свыше \$12 миллиардов на поставку боевых самолетов марки "Су" и производство их по лицензии за рубежом. Малайзия станет 30-й страной, в которую будут

поставлены самолеты "Су". Около 250 "Сухих" будут произведены в ближайшие годы за рубежом по лицензии при техническом содействии компании "Сухой". В 2002-2004 годах заказчикам было поставлено около 140 самолетов марки "Су". Увеличиваются доходы компании и от самостоятельных поставок запасных частей и обслуживания ранее поставленных машин. В 2003 году объем оказанных услуг составил \$15 миллионов. В 2004 году выполнены контракты на общую сумму в \$135 миллионов, а в 2005 году, по планам, объем услуг составит более \$150 миллионов.

В 2004 году на основании указанной лицензии проводилась работа по десяти прямым экспортным контрактам (Алжир, Белоруссия, Китай, Индия, Казахстан). "Сухой" рассчитывает занять как минимум 80% рынка

*источник: РИА Новости.
14.01.2005*

В 2005 ГОДУ АВИАСТРОИТЕЛИ ВОРОНЕЖА ПОСТАВЯТ НА КУБУ ДВА САМОЛЕТА ИЛ-93-300

В 2005 году авиастроители Воронежа поставят на Кубу два самолета Ил-93-300. Об этом сообщил генеральный директор Воронежского самолетостроительного общества (ВАСО) Вячеслав Саликов.

По его словам, сборка этих новых дальнемагистральных пассажирских самолетов "идет в точном соответствии с графиком". Это будет первая экспортная поставка самолетов Ил-96-300 на коммерческой основе.

Воронежское самолетостроительное общество яв-

ляется одним из крупнейших в России авиапроизводств. Здесь были построены все Ил-86. В прошлом году ВАСО увеличило в полтора раза объемы производства, поставив на поток новые самолеты Ил-96-300, а также освоив выпуск нового российско-украинского самолета Ан-148.

*источник: ИТАР-ТАСС
04.01.05*

КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ ТУ-204-100 В ИРАН МОЖЕТ БЫТЬ ПОДПИСАН В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ

Контракт с Ираном на поставку первой партии из пяти среднемагистральных пассажирских 210-местных самолетов Ту-204-100 планируется подписать в ближайшие месяцы. Об этом сообщил информированный источник в области международного технического сотрудничества.

По его словам, контрактом предусмотрен опцион на возможность дополнительной поставки еще 10 самолетов Ту-204-100, при этом, общие потребности Ирана в самолетах Ту-204 обозначены в 20-30 машин.

Все самолеты по контракту и опциону предусматривается поставить только в пассажирской версии, по-

ставка грузопассажирских и грузовых самолетов не пока предусматривается, отметил собеседник "АвиаПорт.Ru".

По его данным, первоначально проводившиеся переговоры о возможности развертывания в Иране лицензионного производства самолета типа Ту-204-100 в настоящее время прекращены - иранская авиационная промышленность пока не готова к лицензионному производству столь сложного изделия

*источник: АвиаПорт.Ru
25.01.05*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ИНДИЯ ПЛАНИРУЕТ ИЗРАСХОДОВАТЬ 9 МЛРД ДОЛ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ ЗАРУБЕЖНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Индийское правительство распространило среди ведущих мировых авиастроительных компаний информационный запрос с намерением приобрести для национальных ВВС 126 тактических истребителей на сумму более чем 9 млрд дол.

Запрос был направлен в Российскую самолетостроительную корпорацию "МиГ" о предоставлении данных по усовершенствованному истребителю МиГ-29СМТ, шведскую компанию SAAB (JAS-39С) и французскую Dassault (Mirage-2000-9). По словам представителя министерства обороны, запрос не направлялся в американскую компанию Lockheed Martin для предоставления данных по истребителю F-16. Он отказался комментировать этот факт, однако отметил, что в перспективе не исключена возможность обращения индийского Минобороны в другие авиастроительные фирмы и компании.

ИНДИЯ ВЫДЕЛЯЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АССИГНОВАНИЯ НА РАЗРАБОТКУ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ САМОЛЕТА LCA

Правительство Индии приняло решение о выделении 622 млн дол на продолжение разработки двигателя "Кавери" для индийского боевого самолета, создаваемого по программе LCA (Light Combat Aircraft). Об этом сообщил представитель министерства обороны Индии. По его словам, на разработку двигателя, ведущую с 1989 года, уже израсходовано около 311 млн дол. Дополнительные средства необходимы для ускорения программы разработки двигателя с тем, чтобы завершить его создание к 2007 году, когда самолеты LCA начнут поступать на вооружение индийских ВВС. По данным министерства, построено четыре прототипа двигателя "Кавери", которые проходят летные испытания в России.

Первые машины LCA, планируется оборудовать двигателями GE404 разработки американской фирмы "Дженерал электрик". Управление оборонных исследований и разработок Индии DRDO (Defence Research and Development Organisation) уже приобрело 17 таких двигателей.

LOCKHEED MARTIN ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТЫ ОТ МИНОБОРОНЫ США СУММОЙ В 716 МЛН ДОЛЛ В РАМКАХ РАБОТ НАД ИСТРЕБИТЕЛЕМ F/A-22

Североамериканский аэрокосмический концерн Lockheed Martin получил контракты от Минобороны США суммой в 716 млн долл в рамках работ над истребителем F/A-22. Об этом говорится в сообщении Министерства обороны США. Контракты суммами в 108 и 608 млн долл. предусматривают техническую поддержку и другие мероприятия по производству данных истребителей.

Напомним, что в мае 2005г. Lockheed Martin нач-

В ПЕРИОД С 2005 ПО 2009 ГОД В МИРЕ БУДЕТ ПРОИЗВЕДЕНО 1 459 НОВЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

По прогнозу компании Forecast International, в период с 2005 по 2009 год в мире будет произведено 1 459 новых истребителей. Американские компании Boeing и Lockheed Martin будут мировыми лидерами по объемам производства: каждая из них выпустит 308 самолетов и будет контролировать 21,1% рынка.

Тендер предполагается провести в ближайшие четыре месяца, а техническую оценку представленных машин - в следующие шесть-восемь месяцев 2005 года.

Индийские ВВС планируют заменить часть имеющихся на вооружении истребителей МиГ-21 новыми зарубежными самолетами. Кроме того, предполагается приобретение основных технологий производства машин для возможного оснащения их перспективными радиолокационными станциями и системами вооружения.

По заявлению представителей ВВС Индии, французский истребитель Mirage-2000-9 рассматривается в качестве основного претендента на победу в тендере.

источник: АРМС-ТАСС
04.01.05

Согласно сообщениям представителей DRDO, выделенные ассигнования будут также использованы при создании более мощного варианта двигателя для перспективного боевого самолета MCA (Medium Combat Aircraft), который планируется к разработке управлением оборонных исследований. Два года назад было достигнуто соглашение с правительством страны о проектировании и строительстве двух прототипов самолета на сумму около 1,5 млрд дол. Предполагается, что самолет MCA будет построен с применением элементов технологии "стелс" и оборудован двумя двигателями с системой управления вектором тяги.

В соответствии с текущими планами, поступление нового самолета на вооружение индийских ВВС можно ожидать в 2015 году. Им предполагается заменить устаревшие машины "Ягуар" и "Мираж".

источник: АРМС-ТАСС
10.01.05

нет поставки ВВС США 24 истребителей F/A-22, которые предназначены для замены морально устаревшего F-15С. Стоимость каждого самолета составляет около 110 млн долл. Расходы ВВС США в связи с разработкой и содержанием F/A-22 на сегодняшний день уже составили 28,7 млрд долл.

источник: информационное агентство "РБК"
04.01.05

Европейская компания Eurofighter произведет 258 истребителей (17,7%), российский концерн "Сухой" - 160 боевых самолетов (11%). Объем рынка составит \$78,5 млрд.

источник: информационное агентство
"Washington ProFile" 24.01.05

ИРАН ПРОИЗВОДИТ И ЭКСПОРТИРУЕТ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Иран вошел в эксклюзивный клуб государств, производящих и экспортирующих разведывательные беспилотные летательные аппараты (БПЛА). Иранцы энергично улучшают технические характеристики своих аппаратов и ищут для них зарубежные рынки сбыта. Всплеск интереса к БПЛА в мировом масштабе произошел буквально в последние годы. Пока в этом перспективном сегменте военного авиастроения не так много игроков, его практически оккупировали фирмы трех стран: США, Израиля (авиаиндустрия которого сильно интегрирована с американской) и России.

На прошлой неделе в ходе авиасалона Iran Air Show 2005 Иран показал публике сразу несколько БПЛА собственного производства и объявил о намерении продавать эти машины в третьи страны.

Компания Qods Aviation Industries продемонстрировала на острове Киш, где проводится Iran Air Show, разработанный ею новый беспилотный разведчик Mohajer-2. Аппарат имеет взлетный вес 85 кг и может находиться в воздухе до 90 минут, обследуя территорию в радиусе 50 км. Эти характеристики еще отстают от показателей, скажем, американского Global Hawk, вес которого измеряется центнерами, а продолжитель-

ность полета - многими часами. Тем не менее и аппараты класса Mohajer-2 могут найти свою нишу на мировом рынке.

Гамму беспилотников разного назначения под общим наименованием Ababil производит иранская компания HESA (которая, так же, как и упомянутая уже Qods Aviation Industries, входит в состав государственного объединения Iran Aviation Industries Organization). Заместитель управляющего директора HESA Джафар Зедвар рассказал корреспонденту "Времени новостей", что Ababil, на производство которого идут только иранские компоненты (включая двигатель), уже поставлен не только вооруженным силам Ирана, но и в "несколько африканских стран". Г-н Зедвар счел нецелесообразным называть эти страны. В то же время он выразил надежду, что Африкой зона применения иранских БПЛА не ограничится. "Мы ведем активный маркетинг Ababil в Азии, - сообщил нашей газете замуправляющего HESA, - в соседних с нами странах, а также и в более отдаленных, таких, как Малайзия и Индонезия".

*источник: газета "Время новостей"
24.01.05*

AIRBUS ОБНАРОДОВАЛ ОТЧЕТ ПО ИТОГАМ СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 2004 ГОД

13 января европейский авиастроительный концерн Airbus обнародовал отчет по итогам своей деятельности за 2004 год. Как и ожидалось, европейский концерн обогнал своего американского конкурента Boeing по числу проданных самолетов и планирует сохранить свое лидерство. Американцы не собираются мириться с таким положением вещей и прилагают все усилия, чтобы догнать своих европейских коллег.

По данным компании Airbus, в 2004 году она продала 320 пассажирских авиалайнеров. В 2005 году компания планирует продать 350 самолетов и сохранить лидирующие позиции на рынке, отобранные у Boeing в 2003 году. Недели раньше свой отчет по итогам 2004 года опубликовал и главный конкурент Airbus - американская компания Boeing. В минувшем году Boeing удалось продать 285 самолетов, как и было запланировано. В 2005 году компания планирует продать около 320 самолетов различных моделей и еще больше повысить продажи в 2006 году.

Главная борьба между компаниями ожидается в двух сегментах пассажирских авиалайнеров - суперлайнерах, вмещающих свыше 400 пассажиров, и дальнемагистральных самолетах, вмещающих от 200 до 300 пассажиров. В сегменте суперлайнеров компания Airbus, разрабатывающая новый A380, хочет посягнуть на "священную корову" Boeing - пассажирский Boeing 747, безраздельно царящий на рынке суперлайнеров с 1970 года. Презентация A380 должна состояться завтра в Тулузе, а выйти на линии этот лайнер должен в 2006 году. Европейцы считают, что большинство

авиакомпаний предпочтут новейший 555-местный A380 416-местному Boeing 747-400. Тем не менее по результатам 2004 года компании получили по десять заказов как на A380, так и на Boeing 747-400.

В сегменте дальнемагистральных авиалайнеров средней вместимости главные надежды возлагаются на перспективные самолеты A350 и Boeing 7E7 Dreamliner. По итогам 2004 года компания Boeing получила 56 заказов на 7E7, в то время как Airbus еще не принимает заказы на A350. Для успешного завершения проекта по разработке A350 компания Airbus 12 января обратилась к правительствам Франции, Германии, Испании и Великобритании с просьбой предоставить кредит в \$1,3 млрд. В этой связи вновь обострился вопрос о предоставлении государственной помощи, которую США и ЕС направляют своим главным авиастроительным компаниям. ЕС и США на протяжении последних десяти лет обвиняют друг друга в нарушениях взаимного договора от 1992 года, определяющего размеры государственной помощи компаниям Boeing и Airbus. 11 января 2005 года США и ЕС решили в течение трех месяцев устранить разногласия путем двусторонних переговоров, не прибегая к помощи экспертов ВТО. Во время переговоров на предоставление новых субсидий наложен мораторий, что помешает Airbus получить дополнительные средства на финансирование проекта A350 и, возможно, даст Boeing некоторое преимущество в продвижении 7E7.

*источник: газета "Коммерсантъ"
17.01.05*

ПРАВИТЕЛЬСТВО ЮАР ПРИНЯЛО ПРЕДЛОЖЕНИЕ AIRBUS MILITARY ПО УЧАСТИЮ В ПРОГРАММЕ A400M

Правительство ЮАР приняло приглашение концерна Airbus Military участвовать в проекте создания и производства многофункционального военно-транспортного самолета A400M. Как сообщает южноафриканское правительственное агентство "БуаНьюс", взамен ЮАР обязалась приобрести от восьми до 14 таких самолетов в 2010-2014 годах, когда проект выйдет на полную мощность.

Стоимость восьми самолетов A400M составит 837 млн. евро. Airbus Military, со своей стороны, обязался привлечь к производству A400M южноафриканские компании Denel и Aerosad, специализирующиеся на создании авиационной техники военного назначения.

источник: газета "Военно-промышленный курьер" 04.01.05

ТВЕРДЫЕ ШАГИ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА

Накануне Нового Года в рамках пресс-конференции президент РФ Владимир Путин отметил, что динамика развития российской промышленности положительна.

Проблемы одной из главных отраслей - авиационной промышленности - обсуждались вчера и в пресс-центре NewsInfo. Российский авиапром, кажется, постепенно приходит в себя. С 2005 года начинается реализация программы "Стартовый заказ", в рамках которой будет построено более 100 самолетов для российских авиакомпаний. Этому будет способствовать повышение капитализации двух ведущих лизинговых компаний - FLC и ИФК.

На эти цели в бюджете заложено 6 млрд. рублей. О планах "Финансовой Лизинговой Компании" в пресс-центре NewsInfo рассказал генеральный директор Евгений Зарицкий.

По словам Евгения Зарицкого, с 2002 года "Финансовая Лизинговая Компания" построила шесть самолетов, из них четыре Ту-214. Буквально неделю назад взлетел еще один Ту-214, сейчас он проходит взлетные испытания на заводе и, если они пройдут успешно, в начале следующего года будет передан заказчику - в компанию "КрасЭйр". Параллельно с этим в высокой степени готовности (более 90%) на заводе находится еще три самолета, а на стапелях - порядка семи.

Подводя итоги уходящего года, Е. Зарицкий отметил, что компании по ряду причин удалось поднять два самолета, хотя планировалось четыре. Однако темпы набираются, и уже в следующем году FLC собирается построить более пяти среднемагистральных самолетов.

Росту количества лизинговых сделок будет способствовать повышение капитализации компании. В бюджете на 2005 год на увеличение уставного капитала FLC и ИФК заложено 6 млрд. рублей.

В рамках программы в течение 5-7 лет планируется построить более 100 различных судов - и среднемагистральных, и ближнемагистральных, и тяжелых самолетов класса М-96. Таким образом, деятельность этих двух лизинговых компаний позволит реанимировать российский авиапром.

- В рамках программы "Стартовый заказ" будет построено более 100 самолетов. А какова емкость рынка, в каком количестве машин нуждаются российские авиакомпании?

- На самом деле, эти цифры не выдуманы, не высосаны из пальца. "Стартовый заказ" - это совместная работа не только лизинговых компаний, но и ведомств, которые отвечают за данный вид деятельности. Была проведена очень серьезная оценка совместно с Минтрансом, Минпромэнерго и Минэкономки. Запрашивались и анализировались данные от авиакомпаний, заводов: сколько могут заводы произвести, какие нужны объемы инвестиций, сколько могут закупить авиакомпании, какие самолеты их интересуют. Все это суммировалось, и цифры, которые вносились в "Стартовый заказ", показали реальную потребность российских авиакомпаний на ближайшее время.

- Недавно появилась информация том, что если капитализация двух лизинговых компаний не будет повышена, то программу "Стартовый заказ" невозможно будет осуществить. Повышения, заложенного в бюджете, достаточно?

- Безусловно, мы просили больше. Исходили из цифр, которые получились в результате анализа возможностей получения кредитов. И хотя денег на сегодня выделено 6 млрд., это не значит, что "Стартовый заказ" не стартует. Причем мы уже начали закладывать самолеты, не ожидая получения бюджетных денег в капитале. Нет, это не тормозит, FLC уже даже покупает металл.

- Насколько лизинговые схемы распространены в России? И если недостаточно, что тормозит этот рост: финансовые возможности лизинговых компаний или низкая активность авиаперевозчиков?

- На самом деле, тормозит, безусловно, ограничение в финансовых ресурсах. Недели две назад руководитель Airbus на вопрос, сможет ли Россия создать среднемагистральный самолет, ответил положительно. Но для этого нужно 30 лет и \$50 млрд. Но самое сакраментальное заключается в том, что рентабельность и доходность бизнеса авиапроизводителей в мире выше, чем рентабельность производителей оружия. Рентабельность превышает 30%, прибыль от вложений в корпорации доходит до более чем 100% годовых, это живые, существующие корпорации.

Но чтобы эти результаты получать, нужны огромные инвестиции. В мире сейчас два производителя - Boeing и Airbus - которые контролируют рынок примерно 50 на 50, и емкость этого рынка \$1.7 трлн. В ближайшие 10 лет эти два производителя получат порядка \$850 млрд. каждый. Это более чем серьезные деньги.

- Евгений Борисович, а сколько FLC всего инвестировала в авиастроение?

- Реально порядка \$200-240 миллионов. Это живые деньги, которые мы проплатили в авиастроение. Это - реальные заводы, станки, самолеты.

Что касается привлечения средств, FLC это удается весьма эффективно. В этом году компания получила кредит от зарубежных инвесторов в размере 30 млн евро на достаточно длительный срок. Такой же кредит планируется получить в самом начале следующего года. Большой плюс заключается в том, что зарубежные инвесторы готовы давать эти деньги не под конкретные проекты, а под имя этой компании.

Евгений Зарицкий отметил также, что FLC выходит с предложением самолетов на внешний рынок. Ссылаясь на закрытые договоры, гендиректор FLC не стал раскрывать всю информацию, однако пообещал сделать это уже в течение двух месяцев.

источник: News Info
24.12.04

ЕНАК, ИЛИ ЯЙЦА В ЕДИНОЙ КОРЗИНЕ

Наступающий год, согласно планам правительства должен стать годом создания 'Единой национальной авиационной компании' (ЕНАК). Премьер Михаил Фрадков уже одобрил концепцию ее создания.

Компания будет выпускать как гражданские, так и военные самолеты. Ее продукция должна занять не менее 10% мирового рынка авиационной промышленности. Предлагается создавать компанию в два этапа. Первый - создание частно-государственного консорциума и его управляющей компании при доминировании государства. На следующем этапе до конца 2007 года предполагается выстроить корпоративную структуру в виде холдинга на основе сотрудничества государственного и частного капитала, что в переводе с чиновничьего языка означает поглощение первого вторым.

Компания будет состоять из нескольких бизнес-единиц: 'гражданская авиация', 'военная авиация', 'транспортная авиация', 'узлы и компоненты'. При этом планируется к концу 2007 года сократить численность работающих в авиационной промышленности с 513 тыс. до 460 тыс. Количество заводов уменьшится более, чем в два-три раза. Остальным предстоит перейти к выпуску узлов и деталей или другой продукции, например, железнодорожных вагонов.

Согласно Федеральной целевой программе государству до 2010 года в авиакомпаниях России необходимо поставить 563 новых отечественных магистральных и региональных самолетов и вертолетов разных типов. (для создания вертолетов планируется создать другую единую национальную компанию). Разумеется, для производства такого количества самолетов бессмысленно содержать около 300 авиационных предприятий. Необходимость реформы никто не оспаривает. Однако имеет ли смысл складывать яйца в одну корзину? Реформа, по крайней мере то, что о ней известно, вызывает много вопросов. Как говорится, ломать не строить. Ликвидировать заводы и разогнать кадры не мудрено.

Как было объявлено, цель ЕНАК - консолидация активов авиастроения и концентрация усилий на основных проектах. Один из проектов - самолет RRJ, которым занимается холдинговая компания 'Сухой' и делает это весьма успешно. Не так давно генеральный директор холдинга Михаил Погосян заявил о начале производства самолетов предназначенных для испытаний. Массовый выпуск RRJ намечен на 2006 год. Авиационные заводы в Комсомольске-на Амуре и в Новосибирске, где намечено серийное производство, вне сомнений справятся с их выпуском. Хотелось бы понять, а какой будет роль ЕНАК в создании самолета? Не помешает ли реформа уже налаженной работе, как это бывало неоднократно? И еще вопрос: как ЕНАК будет участвовать в распределении прибыли?

В Луховицах уже построено сборочное производство самолета Ту-334. Этот ближнемагистральный самолет готовы выпускать и в Киеве на заводе 'Авиант'. По мнению конструкторов там быстрее и лучше всего смогут наладить его серийное производство. И снова вопрос: а при чем здесь ЕНАК?

Руководители авиапредприятий считают, что процесс создания единой авиакомпании очень сложный и значительно превысит намеченные сроки. Предстоит решить много необычных проблем. Например, как при слиянии компаний оценить интеллектуальную собственность КБ? Какая часть ее государственная, а какая частная? Мы навсегда расстанемся с привычным и известными во всем мире названиями российских самолетов Ту, Ил, Як. Дело не в ностальгии, а в сохранении самобытных школ самолетостроения, которые могут быть перетусованы словно игральные карты.

Повторю еще раз. Никто не возражает против реформы. Создание могучих корпораций - всемирный процесс. Боинг объединил авиационные и космические предприятия США, Эрбас - Европы. Конкурировать с ними можно только на национальном уровне. Однако, проводя реформу, как бы вместе с водой не выплеснуть ребенка.

*источник: Авиа.Ру
06.01.2005*

РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ СМЫЛО ЦУНАМИ

2004 год вышел неплохим для российских экспортеров вооружений. Установлен рекорд по поставкам, продолжает увеличиваться гособоронзаказ.

Однако старение технологий, разработанных еще в советское время, не позволит резко повысить объем экспорта в будущем.

Российские экспортеры вооружений и военной техники (ВВТ) могут считать свою задачу за 2004 год выполненной. Они смогли достигнуть роста по многим показателям экспорта, начали проникать на рынки новых стран. Как заявил глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев, стоимость поставок составила в 2004 году \$5,6-5,7 млрд. Это на \$200-300 млн больше предыдущего

рекордного значения, достигнутого в 2003 году и составившего \$5,4 млрд.

Структура российского экспорта по видам вооружений и военной техники осталась практически без изменений. Можно сказать, что и рейтинг импортеров российского оружия также стабилен. Около половины экспорта в целом составили поставки авиационных вооружений, техники и оборудования. В основном это продукция "Сухого" - истребители и комплектующие к ним. А главным российским партнером в этой области продолжает оставаться Китай, который догоняет Индия.

Не произошло коренных изменений и среди основных экспортеров российских ВВТ. Около \$5 млрд валютных поступлений, или 90% российского экспорта, принесло ФГУП "Рособоронэкспорт". Его генеральный директор Сергей Чемезов сказал, что это на 4-5%

меньше, чем в 2003 году. Тогда доля "Рособоронэкспорта" составила 94%.

Среди самых крупных поставок этого года можно назвать следующие. "Сухой" передал КНР 24 истребителя Су-30МК2 для ВМС. Общая сумма контракта, заключенного, правда, в 2003 году, составляет более \$1 млрд.

НПК "Иркут" поставила в Индию в рамках контракта, заключенного еще в 1996 году, завершающую партию из 10 самолетов Су-30МКИ. Общая сумма сделки оценивается в \$300-500 млн. Кроме того, в Индию начались поставки комплектующих в рамках реализации лицензионного контракта.

Планы у российских продавцов ВиВТ также очень серьезные - прежде всего, в отношениях с Индией. С индийцами было заключено несколько крупных контрактов. В частности, контракт на передачу Индии авианесущего крейсера "Адмирал Горшков" стоимостью \$860-900 млн. Кроме самой поставки сделка предусматривает ремонт, переоборудование и модернизацию крейсера. "Рособоронэкспорт" заключил крупный контракт с Китаем о поставке восьми дивизионов ЗРС С-300ПМУ-2 "Фаворит". Сумма сделки - около \$970 млн.

Среди главных тенденций - переход от простых поставок ВиВТ к совместному производству их с российскими партнерами, например, с Индией. В этой связи интересно заявление представителей российской делегации в Индии, что весной следующего года между двумя странами будет заключено соглашение по защите авторских прав. Эксперты предположили, что российская сторона пытается таким путем защитить свои военные разработки при совместном изготовлении оружия с индийцами. Однако заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко заявил "Газете.Ru", что не понимает причин

возможного заключения этого соглашения. "Я не понимаю этого. До сегодняшнего дня никаких проблем с Индией в этой сфере не возникало", - сказал эксперт.

Возможно расширение и географии российских поставок, поскольку некоторые специалисты считают концентрацию большей части экспорта на двух крупных импортерах - КНР и Индии - несколько опасной для России. Одним из важных направлений диверсификации рынка сбыта может стать Юго-Восточная Азия. Но недавние катаклизмы в этом регионе могут сорвать и без того хрупкие договоренности по поставке шести Су-30 в Таиланд. Константин Макиенко заявил "Газете.Ru": "Сейчас стало известно, что в наибольшей степени от цунами пострадала Индонезия, поэтому наибольший риск срывов контрактов - в этой стране".

Нельзя забывать и о Латинской Америке, в частности, Перу и Венесуэле. Президент последней Уго Чавес сделал несколько довольно многообещающих заявлений о закупках Венесуэлой у России стрелкового вооружения и систем ПВО.

Конечно, 2004 год стал удачным для российской "оборонки". Но советские разработки начинают отставать от западных аналогов, а денег на новые фундаментальные и прикладные исследования нет.

Однако эксперты не драматизируют ситуацию. Константин Макиенко объяснил "Газете.Ru": "Конечно, восстановить советское лидерство в области оборонных разработок не удастся, но России вполне по силам оставаться впереди и проводить исследования на приоритетных направлениях".

источник: Газета.Ru
04.01.05

АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ БУДЕТ СОЗДАН К 2010 ГОДУ

Валентин Алексеевич Горелов родился в 1933 году. В 1956 г. Окончил Московский авиационный институт.

Работал инженером-конструктором на ЛНПО имени Климова. С 1959 по 1996 г. работал на НПО "Сатурн" (Москва) в должности ведущего, а затем и главного конструктора по двигателю АЛ-41Ф.

С 1997 по 2004 г. занимался перспективными разработками в Центральном институте авиационных материалов.

В настоящее время является заместителем генерального конструктора - главным конструктором по перспективным разработкам ФГУП ММП "Салют". Кандидат технических наук.

В этом уверен заместитель генерального конструктора - главный конструктор по перспективным разработкам ФГУП ММП "Салют" Валентин Горелов

В последнее время много говорят о трудностях создания боевого самолета 5-го поколения. Но в конструкторском отделе Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" - производитель авиадвигателей для самолетов семейства Су и МиГ, нашли способ, как при минимальных расходах решить эту проблему. Об этом "НВО" рассказал заместитель генерального конструктора - главный конструктор по перспективным разработкам ФГУП ММП "Салют" Валентин Алексеевич Горелов.

- Валентин Алексеевич, как бы вы охарактеризовали ситуацию в отрасли и на ММП "Салют"?

- Сегодня положение в авиадвигателестроении определяется

длительным спадом в период с начала 90-х годов, когда было сокращено, а по некоторым программам полностью прекратилось государственное финансирование. Некоторое оживление началось после 2001 года, когда возникла острая необходимость модернизации авиатехники и появились проекты перспективных самолетов. Большое влияние на развитие ситуации оказало стихийно проходившее акционирование ряда оборонных предприятий и связанные с этим организационные и кадровые изменения, причем далеко не всегда этот болезненный процесс приводил к положительным результатам.

В связи с появлением в авиапроме предприятий разной формы собственности возникла дискуссия об эффективности в новых экономических условиях государственных предприятий.

В связи с этим положение дел на ФГУП ММП "Салют", предприятии государственной формы собственности, говорит само за себя. ММП "Салют" является крупнейшим производителем авиадвигателей в Восточной Европе. Было сделано все, чтобы сохранить и приумножить научно-технический и производственный потенциал предприятия и подготовить его к работе в новых условиях. За счет использования части прибыли от продажи техники за рубеж был существенно

обновлен станочный парк, освоены новые сложные технологические процессы, разрабатывается ряд направлений в металлургии и в материаловедении. Эта работа проводится в тесном контакте с отраслевыми институтами. Особенно следует выделить такое организационно-техническое мероприятие, как создание в составе ФГУП ММПП "Салют" собственного ОКБ.

Необходимость создания собственного КБ возникла вследствие того, что в результате известных экономических преобразований значительно ослабли или прекратились вообще многолетние творческие связи между предприятиями. Поэтому, чтобы сохранить перспективу, нужно было развивать собственные разработки.

- Многие предприятия ОПК оказались на грани распада в период кризиса, потеряны кадры. Благодаря чему "Салюту" удалось сохранить стабильность и развиваться дальше?

- Когда поставлена цель и идет работа, а не пустые разговоры, то всегда можно достичь результата. Особенно если на это есть воля руководства и финансирование. ФГУП ММПП "Салют" давно поставляет двигатели в Китай и Индию, в ближайшее время будут подписаны новые долгосрочные контракты с зарубежными странами. Вырученные от экспорта средства ММПП "Салют" вкладывает в развитие производства и конструкторской базы. Производство развивается целенаправленно, с позиции внедрения высоких технологий, которые позволят, когда поступят соответствующие чертежи от конструкторского отдела, создавать более сложные изделия, переходить к технике 5-го поколения.

- В рыночных условиях особенно важна работа на опережение, на перспективу. Как с этим обстоят дела?

- Авиастроительные предприятия всегда были ориентированы на перспективу. Однако в 90-е годы процесс создания научно-технического задела прервался.

Очевидно, что в новых экономических условиях работать по-старому, когда финансирование было практически неограниченным, невозможно. Поэтому любой перспективный проект может быть признан пригодным к реализации, если четко определены источники его финансирования. При этом решающее значение имеет желание и возможность предприятия инвестировать в разработку проекта собственные средства.

На ФГУП ММПП "Салют", реализуя программу создания военного авиационного двигателя 5-го поколения, пошли по пути последовательной модернизации базового двигателя АЛ-31Ф. При этом параметры двигателя на каждом этапе модернизации выбраны таким образом, чтобы он представлял интерес для применения на конкретных самолетах и, следовательно, являлся объектом продажи.

В этом случае, разработав модификацию с относительно небольшими затратами и продавая ее, мы получаем возможность финансировать работы по следующей модификации. Работая по такой схеме, можно реструктурировать средства, уменьшить долю государства в финансировании проекта.

- В чем суть модификаций двигателя и как они производятся?

- Цель модификации (форсирования) авиационного двигателя - повысить основной параметр - тягу, при этом необходимо сохранить или увеличить ресурс и улучшить эксплуатационные качества. Последова-

тельно, от модификации к модификации повышаются параметры рабочего процесса: степень сжатия компрессора, температура газа, вводятся необходимые конструктивные изменения.

Очень важно сохранить взаимозаменяемость двигателя при установке его на самолет.

Путь создания модификаций часто используется на Западе. Пример - американский двигатель F-414.

В настоящее время на ФГУП ММПП "Салют" разработана и подготовлена к государственным испытаниям модификация АЛ-31ФМ1. В хорошем заделе находится следующая модификация - АЛ-31ФМ2. Ведутся экспериментальные и проектные работы по модификации МЗ и двигателю 5-го поколения.

- Разработка двигателя 5-го поколения военного назначения - это сложный и дорогостоящий проект. Как ММПП "Салют" собирается реализовать эту программу?

- Авиационный двигатель 5-го поколения должен обеспечивать существенное улучшение летных характеристик перспективного самолета. Это предполагается достигнуть за счет повышения параметров рабочего процесса и снижения веса конструкции. Поскольку двигатели 4-го поколения (РД-33, АЛ-31Ф) уже имели чрезвычайно напряженные параметры цикла и достаточно легкую конструкцию, ясно, что дальнейшее движение в этом направлении сопряжено с большими техническими трудностями.

В этом случае вопрос о реальных источниках финансирования, а стоимость всей программы по различным оценкам колеблется от 400 до 600 миллионов долларов, при реализации этого проекта имеет решающее значение.

Чрезвычайно важно также оптимизировать требования к техническому уровню двигателя. Его параметры, включая вес, должны обеспечить заявленные тактико-технические данные самолета, в то же время стоимость и срок реализации программы не должны быть запредельными.

На ФГУП ММПП "Салют" разработана концепция создания двигателя 5-го поколения, которая отвечает этим требованиям.

Как я уже говорил, в основу работы заложен принцип последовательной модернизации двигателя АЛ-31Ф.

Другой возможный путь - это когда сразу, минуя модернизацию, закладывается двигатель на предельно высокие параметры и декларируется очень низкий вес конструкции. То есть предлагается совершить своего рода "большой скачок". По нашему мнению, этот путь может быть привлекательным с технической стороны, но вряд ли приемлем сегодня.

- Много лет идет реформа ВПК. Авиапром она также затронула. Как бы вы оценили результаты?

- Я не могу сказать, что проводятся какие либо реформы, вопрос, как говорится, находится в стадии обсуждения.

Процессы, которые в последние годы идут в авиапроме, и в частности в двигателестроении, характеризуются тенденцией к неуправляемому объединению акционерных обществ, созданных на базе прежних государственных предприятий.

Крупные компании, которые при этом возникают, объединяют подчас предприятия с разными профессиональными интересами.

Инициаторы этих преобразований мотивируют необходимость укрупнения возможностью большей концентрации материальных ресурсов и повышением

конкурентоспособности по отношению к Западу, что, в общем, справедливо.

Однако процесс акционирования и укрупнения должен иметь разумные пределы. В интересах прогресса авиации и безопасности государства необходимо сохранить успешно работающие предприятия и конструкторские коллективы государственной формы собственности и оказывать им поддержку.

Необходимо также восстановить централизованное управление военно-промышленным комплексом, возможно, по типу прежнего ВПК, наделив этот орган соответствующими полномочиями.

К руководству этим органом необходимо привлечь людей, имеющих большой опыт работы в промышленности.

В заключение хочу сказать, что, по моему мнению, несмотря на все трудности и вопреки высказываниям отдельных скептиков, российский авиапром при соот-

ветствующем внимании и поддержке государства способен самостоятельно решать задачи своей отрасли. Развитие авиационной промышленности как одной из наиболее высокотехнологичных отраслей в стране, несомненно, будет способствовать общему подъему российской экономики.

источник: газета "Независимое военное обозрение" 03.12.04

АВИАСТРОИТЕЛИ ПОДТОЛКНУЛИ АН-148 К ЗАКАЗЧИКАМ

Руководитель лизинговой компании "Ильюшин финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов и директор Воронежского акционерного самолетостроительного общества Вячеслав Саликов подписали генеральное соглашение о серийном производстве на базе воронежского авиазавода региональных самолетов Ан-148.

Как обещают в лизинговой компании, уже в феврале первый заказ на лайнеры поступит от авиакомпании "КрасЭйр", с которой ИФК в начале декабря был подписан меморандум на поставку 12 машин.

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" создана российским правительством в 2001 году для развития отечественного авиапрома. В задачи компании входит поиск заказчиков на российские самолеты и продажа их в лизинг. ИФК зарегистрирована в Воронеже. 56% акций ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) находятся в доверительном управлении компании.

Ан-148 способен преодолевать расстояние от 2 до 11 тыс. км с реактивной скоростью 850 км/ч в зависимости от модели. Он способен перевозить до 70 пассажиров. Стоимость одного Ан-148, по оценкам авиастроителей, составит \$15-16 млн.

В апреле 2004 года руководство Авиационного научно-технического комплекса (АНТК) им. Антонова, являющегося разработчиком самолетов марки "Ан", объявило о намерении развернуть серийное производство нового регионального самолета Ан-148 на базе ВАСО (в прошлом году опытная серия самолетов была выпущена на базе Харьковского авиазавода). Тогда же авиакомпания "Аэрофлот" выступила с намерением заменить свой парк региональных самолетов Ту-134 и заявила о готовности до 2006 года закупить порядка 40 самолетов Ан-148.

Соответствующий тендер авиакомпания должна была объявить в конце прошлого года, но до сих пор он не объявлен. Перенос основного производства новых самолетов из Украины в Россию, АНТК намеревался тем самым удешевить и ускорить (в связи с большой загруженностью харьковского завода) их серийное производство.

16 декабря на состоявшемся собрании совета директоров при рассмотрении бюджета компании на следующий год было принято решение о серийном производстве на базе ВАСО 14 новых самолетов Ан-148. По оценке гендиректора ИФК Александра Рубцова, серийное производство подготовлено на 35% - авиазавод освоил выпуск хвостового оперения, предкрылков, закрылков, пилонов, закончена подготовка оснастки для производства носовой части фюзеляжа и в стадии завершения оснастка для хвостовой части.

Среди первых покупателей руководство ИФК называет компании "КрасЭйр" (меморандум на поставку 12 Ан-148 подписан в начале декабря нынешнего года) и "Аэрофлот", тендер которого компания до сих пор рассматривает выиграть.

Вчера соответствующее генеральное соглашение между ИФК и ВАСО было подписано. Как сообщил "Ъ" пресс-секретарь лизинговой компании Андрей Липовецкий, ИФК сделала стартовый заказ на 12 самолетов Ан-148. По его словам, их серийное производство будет осуществляться совместно с киевским авиазаводом "Авиант", который в настоящий момент готовит к выпуску второй самолет Ан-148. Его испытания пройдут уже в январе нынешнего года, а полную сертификацию самолета ИФК намерена осуществить в течение 2005 года.

Стоимость заказа господин Липовецкий назвать затруднился, сославшись на то, что суммы, необходимые на приобретение соответствующего оборудования и само производство самолетов, пока "плавающие". В то же время, по его оценке, только на приобретение оборудования может понадобиться ориентировочно более \$30 млн, а частичное финансирование проекта начнется уже в январе, в том числе за счет кредитных ресурсов. "Мы настолько уверены в перспективности самолета, что готовы начать серийное производство (с соответствующим финансированием воронежского авиазавода) еще до окончательной сертификации Ан-148", - заявил "Ъ" Андрей Липовецкий.

источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж" 12.01.2005

РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ НЕ ПОКУПАЮТ

По крайней мере до 2010 года Россия не сможет продавать за границу больше нескольких магистральных гражданских самолетов в год. Такой вывод содержится в опубликованном во вторник докладе Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ).

Разрушить гегемонию европейского концерна Airbus и американской корпорации Boeing на рынке больших пассажирских самолетов россияне не в состоянии. Эти две западные авиастроительные компании контролируют 98-99% рынка магистральных машин (до 600 мест и дальностью до 15 тыс. км). В ЦАГИ считают, что поставки за рубеж российских машин такого класса - Ил-96-300/400, Ту-204-100, Ту-204-120 - будут единичными.

Впрочем, гендиректор лизинговой компании "Ильюшин-Финанс" (контролирует Воронежский авиазавод) Александр Рубцов считает, что наши самолеты все же смогут найти спрос - в слаборазвитых странах. "Ил-96-400 и Ил-96-400Т (грузовой класса строящегося сейчас Boeing 777) наиболее перспективны для зарубежного рынка - это Китай, Куба, Южная Америка и др., - сказал он "Известиям". - Количество заказов на них в целом по миру превысит 20 самолетов". Что касается Ту-204-100 и Ту-204-300, то они, по мнению Рубцова, будут востребованы в странах Ближнего Востока, в Иране и Китае.

Более-менее конкурентоспособными на мировом рынке могут быть лишь небольшие региональные самолеты российского производства. Иран, Куба, Ангола, Ливия, Вьетнам, Малайзия и страны Северной

Африки являются потенциальными покупателями самолетов вместимостью до 110 кресел и дальностью полета до 3000 км. В ЦАГИ ожидают, что к 2010 году за рубеж их будет поставлено до 300 штук.

На рынке реактивных деловых самолетов - от 4 до 30 мест - российскому авиапрому делать нечего. Не отличаются большими объемами и поставки машин в секторе гидроавиации. Основные надежды связаны с пожарным самолетом-амфибией Бе-200, который не так давно президент Владимир Путин лично демонстрировал итальянскому премьеру Сильвио Берлускони.

Помощь в его продвижении на мировой рынок заводу "Иркут" будет оказывать европейский концерн EADS. По мнению президента EADS Райнера Гертриха, аналоги Бе-200 сегодня в мире не создаются. Спрос на эту машину должен возрасти с 2007 года, когда канадские CL-415, являющиеся сегодня основными самолетами пожарных служб многих стран, исчерпают ресурсы. В качестве потенциальных покупателей Бе-200 называются Италия, Хорватия, Франция, Греция, Китай.

Лучшее будущее специалисты предрекают только военной технике. По расчетам ЦАГИ, к 2010 году Россия продаст за рубеж 1560 боевых самолетов и 440 вертолетов.

источник: газета "Финансовые Известия" 12.01.05

О СОЗДАНИИ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ

В Минпромэнерго России состоялся "круглый стол", посвященный концепции создания Объединенной авиастроительной компании.

28 октября 2004 г. в 11.00 в Минпромэнерго России состоялся "круглый стол" с участием руководства Департамента ОПК (Коптев Ю.Н., Воскобойников В.И.), руководителей предприятий: ОАО ОКБ им. Яковлева (Демченко О.Ф.), АХК "Сухой" (Погосян М.А., Разумовский В.Г., Прудковский В.Б., Комм Л.Н.), МАК "Ильюшин" (Ливанов В.В.), ОАО "Туполев" (Шевчук С.С.), ФГУП РСК "МиГ" (Цивилев С.Н.), НПК "Иркут" (Безверхний В.Б.), ГосНИИАС (Федосов Е.А.), НИИЭ-АП (Исаев А.С.), ВИАМ (Каблов Е.Н.), ЦАГИ (Дмитриев В.Г., Каргопольцев В.А.), ОАО "Финансовая лизинговая компания" (Зарицкий Е.Б.), ОАО "Ильюшин-Финанс" (Рубцов А.И.), В/О "Авиаэкспорт" (Мясников Ф.Н.), ОАО "Авиапром" (Батков А.М.), ОАО АКБ "Национальный Резервный Банк" (Деркач А.Г.) и представителей СМИ, посвященный концепции создания Объединенной авиастроительной компании.

В проекте Концепции рассматриваются основные принципы реформирования авиапромышленности и

предпосылки интеграции самолетостроительных активов, потенциальные рынки российского самолетостроения, производственный и проектный потенциал самолетостроительного комплекса. Кроме того, в проекте Концепции рассматриваются варианты интеграции самолетостроительного комплекса, процедуры формирования Объединенной авиастроительной компании и координация действий органов государственного управления.

Цель создания Объединенной авиастроительной компании - консолидация активов авиастроения и концентрация усилий на основных проектах. Цель государства по отношению к отечественному авиапрому в целом - создание условий и структуры отрасли, обеспечивающих военную безопасность государства, эффективно функционирующую инфраструктуру авиаперевозок, как одну из основ обеспечения целостности государства, а также конкурентоспособность отрасли на внешнем рынке в интересах перехода к несырьевой модели экономического роста.

*источник: Минпромэнерго России
28.10.04*

АВИАПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЗАСТАВЯТ ОБЪЕДИНИТЬСЯ ДОБРОВОЛЬНО

Объединенная авиастроительная компания (ОАК) может быть создана до конца 2007 года. Об этом заявил руководитель департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Юрий Коптев.

Создание ОАК, по замыслу ее авторов, к 2013 году позволит наладить выпуск до 120 гражданских самолетов в год. Сейчас все российские заводы выпускают меньше 10. Однако представители авиапрома не разделяют оптимизма чиновников.

"Производство авиакосмической отрасли Европы оценивается в 60 млрд евро, один Airbus производит в год 300 самолетов. Американский Boeing в прошлом году построил 290 самолетов на \$32 млрд. В то же время 11 российских авиационных заводов произвели всего 9 авиалайнеров", - заявил в конце прошлой недели Юрий Коптев, выступая на "круглом столе", посвященном созданию ОАК.

В правительстве уверены, что если объединить в ОАК все финансовые, производственные и интеллектуальные ресурсы, то можно впоследствии на равных конкурировать с авиапроизводителями Западной Европы и США. Иначе и без того небольшая доля российского авиапрома - 1% - в будущем вообще скатится до нуля.

На "круглом столе" Коптев наконец впервые озвучил сроки объединения предприятий авиапрома в ОАК. Это произойдет, по его словам, в конце 2007 года. То есть спустя почти десяток лет после того, как эта идея впервые была озвучена.

Напомним, в 1999 году ОАК обсуждали на совещании, которым руководил Владимир Путин в должности премьер-министра. За эти пять лет проект не сдвинулся с мертвой точки, изменилась только концепция. Идею бывшего вице-премьера Ильи Клебанова, планировавшего создать два вертикально-интегрированных авиахолдинга, похоронил его преемник Борис Алешин, глава Федерального агентства по промышленности. "Нужна единая компания, так как дальнейшее распыление ресурсов грозит потерей российского авиапрома, - объяснил

"Известиям" Борис Алешин. - Недопустима ситуация, когда несколько компаний производят технику одних параметров и ведут войну в экспортной сфере".

Борис Алешин считает, что образцом для ОАК может стать американская компания Boeing или европейский концерн EADS. Структура ОАК предполагает создание на первом этапе управляющей компании и нескольких подчиненных ей подразделений: "Боевая авиация", "Гражданская авиация" и "Военно-транспортная и спецавиация".

В Минпромэнерго планируют, что к концу 2007-го число авиазаводов в России сократится наполовину. Большая часть из них будет перепрофилирована. Некоторые, в частности, станут выпускать различные компоненты для сборочных предприятий (их, кстати, тоже сократят). Что будет делать тот или иной завод, предстоит решать руководству ОАК.

На втором этапе на базе управляющей компании сформируют холдинг, в который войдут реструктурированные активы. Ранее предполагалось, что государство в холдинге будет владеть лишь блокирующим пакетом акций. Но теперь правительство твердо намерено оставить контроль за собой. "Доля государства составит 51% акций", - уточнил Юрий Коптев.

Представители авиапрома очень сомневаются, что проект ОАК наконец осуществится. "Я не разделяю оптимизм правительства по поводу создания ОАК в 2007 году", - сказал "Известиям" глава Национальной резервной корпорации (контролирует Воронежское акционерное самолетостроительное общество) Александр Лебедев.

До сих пор непонятна схема ОАК: каковы ее бизнес-структуры, кто будет гендиректором, каков модельный ряд выпускаемой продукции. Отсутствует бизнес-план и не проведена оценка основных фондов. А без этого ни один из иностранных инвесторов к нам не придет. Они не станут покупать пустышку", - заявил Лебедев.

*источник: газета "Известия"
01.11.04*

ДОЛИ ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ В КАПИТАЛЕ ОАК

Доли государства и частных инвесторов в капитале Объединенной авиастроительной компании (ОАК) окончательно определятся после проведения независимой оценки стоимости передаваемых ОАК активов.

Об этом заявил замглавы Минпромэнерго Андрей Реус, сообщает пресс-служба министерства. По словам Реуса, на этапе формирования структура капитала ОАК будет смешанной - государственно-частной. При этом будут определены механизмы защиты частных инвестиций. Замминистра напомнил, что в качестве базового варианта структуры ОАК рассматривается холдинговая компания, создающаяся в форме ОАО.

В структуре ОАК будет выделено четыре бизнес-единицы: "Боевая авиация"; "Гражданская авиация"; "Военно-транспортная и специальная авиация"; "Узлы и компоненты".

Предполагается, что другие виды бизнеса, связанные с разработкой и производством узлов и комплектующих (двигатели, авионика и др.) будут независимы. Бизнес-единицы, отвечающие за послепродажное обслуживание и логистику, а также работающие в других отраслях, могут быть созданы при условии экономической целесообразности соответствующей диверсификации.

Замминистра сообщил также, что должна быть определена схема, предусматривающая владение мате-

ринской компанией голосующими пакетами акций основных бизнес-единиц в размере от 50,1% до 100%. Владение остальной частью пакетов акций может быть распределено между портфельными или стратегическими инвесторами, заинтересованными в участии в отдельных бизнесах.

Реус также отметил, что важнейшей задачей является формирование эффективного менеджмента ОАК, прежде всего, квалифицированной управленческой команды, способной обеспечить повышение капитализации и ликвидности объединенных самолетостроительных активов путем создания высокодоходного и привлекательного для инвесторов бизнеса при соблюдении интересов государства по обеспечению национальной безопасности.

По словам Реуса, предварительная оценка сроков, необходимых для проведения мероприятий по формированию структуры ОАК (акционирование государственных структур, оценка и реорганизация отдельных активов, внесение необходимых изменений в законодательную и нормативную базу), обуславливает сроки завершения объединения активов до конца 2006 года.

*источник: РИА "Новости"
16.11.2004*

ПРЕМЬЕР ВЫСТУПИЛ ЗА ЕДИНСТВО. АВИАПРОМ СОЛЪЕТСЯ С НЕБОЛЬШОЙ ЗАДЕРЖКОЙ

Минпромэнерго сломило сопротивление противников слияния отечественного авиапрома. Концепцию создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК), разработанную министерством, одобрил премьер Михаил Фрадков.

Премьер согласился с тем, что интеграция российского авиастроения - это единственно возможный путь достижения конкурентоспособности отрасли на мировом рынке, где сейчас доминируют американская корпорация Boeing и европейский концерн Airbus. После централизации проектных и производственных процессов, а также ликвидации избыточных мощностей ОАК, по мысли разработчиков концепции, сможет соревноваться с зарубежными гигантами. В состав единой компании войдут все ведущие разработчики и производители военных и гражданских самолетов России:

АХК "Сухой", РСК "МиГ", корпорация "Иркут", акционерные общества "Ильюшин", "Яковлев" и "Туполев". Об этом журналистам сообщил в прошлую пятницу руководитель Федерального агентства по промышленности (ФАП) Борис Алешин.

Борис Алешин ратовал за объединение авиапрома еще в прошлом году, когда он был вице-премьером в прежнем составе правительства. Активным сторонником этой идеи он остался и после мартовской реорганизации кабинета министров, возглавив ФАП - новую структуру, подчиненную вновь созданному Министерству промышленности и энергетики.

У объединительной идеи, разумеется, нашлось и немало противников в среде менеджмента авиастроительных предприятий, озабоченного перспективой потери нынешней самостоятельности. По словам г-на Алешина, противодействие генералов ВПК не смогло похоронить идею ОАК, однако сумело затормозить ее реализацию. "Ранее мы планировали завершить процесс создания компании до июля 2005 года, но произошла задержка, и теперь нам придется торопиться", - сказал Борис Алешин.

Создание компании, управляющей государственными активами в авиастроительной отрасли, это первый из трех этапов, на которые разбита концепция реформирования отрасли, разработанная Минпромэнерго. Эту компанию планируется зарегистрировать в форме открытого акционерного общества со смешанным частно-государственным капиталом. Организа-

ции этой компании должен предшествовать аудит активов отрасли. Затем предприятия, входящие в ОАК, должны подписать договор о ее создании, распределив акции управляющей компании между собой пропорционально размерам своих активов. Всю эту работу, согласно концепции Минпромэнерго, обнародованной в октябре завершающегося года, планировалось провести к июлю 2005 года.

Однако "принципиальные решения и действия могут быть завершены до конца 2004 года", говорилось в документе. Теперь сроки завершения первого этапа сдвигаются. Однако, как считает глава ФАП, ненамного. Тем более что самое принципиальное из необходимых решений все-таки было принято еще до конца текущего года. На прошлой неделе премьер Михаил Фрадков высказался в поддержку концепции Минпромэнерго.

Г-н Алешин по-прежнему верит, что первый этап этого документа может быть воплощен в жизнь "летом 2005 года". Тогда на заседании правительства может быть рассмотрен вопрос о создании и дальнейшем развитии ОАК.

По словам г-на Алешина, концепция практически не претерпела изменений по сравнению с первоначальным вариантом, в котором ее представило Минпромэнерго. Говоря о дальнейших практических шагах по объединению, он пообещал: "Предполагаем это делать достаточно быстро, поскольку сопротивление сломлено".

Министерская концепция вслед за первым предусматривает еще два этапа. К концу 2006 - началу 2007 года предстоит объединить имущественные комплексы предприятий авиапрома. ОАК должна при этом трансформироваться в корпорацию холдингового типа. В течение 2007 года ей предстоит превратиться в публичную компанию, ценные бумаги которой будут выведены на открытый рынок с целью повышения ее капитализации.

Каждый из этих шагов подразумевает решение непростого вопроса о пропорциях участия государства и других инвесторов в акционерном капитале компании. Приступить к нему, по словам г-на Алешина, планируется после аудирования активов отрасли.

*источник: газета "Время новостей"
20.12.2004*

ВОПРОСЫ СОЗДАНИЯ ОАК ПРАВИТЕЛЬСТВО РАССМОТРИТ В I КВ. 2005 ГОДА

Правительство РФ будет рассматривать все вопросы создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК) только в первом квартале следующего года.

Об этом сообщил "АвиаПорт.Ру" информированный источник в области авиастроения. По мнению источника, некоторая задержка с рассмотрением всего комплекса вопросов создания ОАК обусловлена отсутствием полного понимания между всеми участниками процесса объединения. Причем непонимание происходит не на уровне концепции, а на уровне механизмов и методов ее реализации. Как известно, все вопросы создания ОАК, в принципе, согласованы с Минфином, Минобороны, Минтрансом и Минэкономки.

Сама концепция создания ОАК была сформулирована и разработана в Министерстве промышленности и энергетики РФ. По мнению разработчиков концепции, создание ОАК должно сложиться в три этапа:

2005 год - детальная работа по изучению того, что имеется в стране и по какому направлению надо двигаться. Эта работа будет выполняться в форме консорциума, который создаст соответствующую управляющую компанию.

2006 год - проведение объединительных процедур с созданием корпорации, в которой доминировать будет государство. Но, учитывая то состояние дел, которое характерно для развитых государств, Россия может потерять такие направления как боевая авиация, военно-транспортная авиация в случае не привлечения дополнительных финансовых ресурсов.

2007 год - выстраивание сотрудничества государственного и частного капитала, включая иностранный инвестиционный наших стратегических партнеров. За счет уменьшения доли присутствия государства в капитале компании появятся новые ресурсы за счет вхождения в капитал компании частного бизнеса и иностранных партнеров. В результате должна появиться компания, прекращающая не нужные работы (темы), объединяющая ресурсы, оставшиеся в науке, конструкторских бюро и промышленности, и позволяющая консолидировано выступать на внешнем рынке с теми продуктами, которые на сегодня требуют доводки и новыми проектами.

*источник: АвиаПорт.Ру
16.12.2004*

А НАМ ЛЕТАТЬ ОХОТА. РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ ПОСТРОЯТ ПО ПРИНЦИПУ AIRBUS

Ожидается, что в ближайшее время будет принято постановление о создании объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Вице-премьер Александр Жуков уже доложил президенту о готовности приступить к процессу создания такой монополии, в перспективе способной конкурировать на мировом рынке с Boeing и Airbus.

Для начала в 2005 году на развитие авиастроения правительство выделит из бюджета 15 млрд. рублей - в четыре раза больше, чем в 2004-м. Идея создания единого концерна обсуждается в отрасли уже четвертый год. А между тем к 2006 году половина авиапарка, в котором числится 3830 самолетов, будет списана по ветхости. С учетом ежегодного 10-процентного роста пассажирских перевозок несложно подсчитать, что скоро летать на отечественных самолетах россиянам уже вряд ли придется. При этом авиастроители обвиняют перевозчиков в нежелании покупать российские самолеты, а те в ответ заявляют, что авиазаводы не способны выпускать современные лайнеры.

По нашим сведениям, в состав ОАК поэтапно войдут шесть компаний: "Сухой", "МиГ", "Ильюшин", "Туполев", "Камов" и вертолетный завод имени Миля. Объединение основано на принципах частно-государственного партнерства. Судя по всему, командовать парадом в концерне будет государство. В 2005 - 2015 годах планируется выделить авиапрому 29 млрд. долларов, из которых 15 млрд. будут привлечены в виде госинвестиций. Если все пройдет так, как задумано в Минэкономразвития, то через десять лет объемы продаж российских самолетов должны превысить 15 млрд. долларов в год. Выводить отрасль из затаившегося штопора предполагается за счет самых перспективных (в смысле

спроса и выручки) проектов. Среди них - создание регионального самолета, нового вертолета и истребителя пятого поколения.

Минэкономразвития обещает, что остальные сегменты авиационного рынка, где сегодня в мире безраздельно господствуют Airbus и Boeing, тоже не останутся без внимания и господдержки. Производителей дальнемагистральных Ил-96, Ту-204/214 поддержат через лизинг, на финансирование которого в 2005 году из бюджета выделено 6 млрд. рублей. Кроме того, премьер своим постановлением снял ограничения по срокам финансовой поддержки государством лизинговых схем покупки российской авиатехники. Таким образом, перевозчики за счет субсидий смогут сэкономить при приобретении по лизинговой схеме лайнера Ил-96 почти 10 млн. долларов.

Но эксперты считают, что эти меры поддержки могут оказаться недостаточными. Российский авиапром ждет тяжелый удар, если правительство не сможет отстоять национальные интересы отрасли при вступлении России в ВТО. Как известно, от нас требуют отменить пошлины на импортные самолеты и авиатехнику.

В конце ноября прошло сообщение, что готовится отмена таможенных сборов за ввоз импортного авиационного оборудования, аналоги которого не производятся в России. Если такое решение действительно будет принято, то вряд ли правительство сможет объяснить логику своих действий тем авиастроителям, которых обещает защищать всеми силами и поддерживать бюджетными деньгами.

*источник: газета "Труд"
22.12.2004*

ПОРА ВЫБИРАТЬСЯ ИЗ "МЕРТВОЙ ПЕТЛИ"

В конце декабря в Кремле должна была состояться встреча Президента РФ с руководителями российского авиапрома, когда-то бывшего гордостью страны.

Еще 15 лет назад мы имели самую мощную авиапромышленность, которая производила до трети мировой авиапродукции. Сейчас доля российского гражданского авиастроения скукожилась до 1%, а в будущем вообще может стать нулевой. Американский Boeing в прошлом году, построил 290 самолетов, европейский Airbus - 305. За тот же период Россия произвела 9 гражданских авиалайнеров. "Мы рискуем потерять стратегически важную отрасль", - утверждает депутат Госдумы РФ, президент Национального инвестиционного совета Александр Лебедев.

- Александр Евгеньевич, почему Россия потеряла лидерство в этой отрасли?

- В течение пяти последних лет российский частный сектор регулярно вносил в правительство на рассмотрение концепцию развития отрасли, но безответно. Национальный резервный банк, которым я руководил до избрания в Госдуму, совместно с рядом конструкторских бюро, производителями и экспертами Национального инвестиционного совета разработал программу создания Национальной авиастроительной корпорации (НАК).

Суть программы заключается в необходимости консолидировать все авиационное производство в одну рыночную бизнес-единицу, освободить отрасль от псевдоконкуренции, ликвидировать множественность и дублирование в конструировании самолетов, сконцентрироваться на перспективных моделях, так как распыление ресурсов грозит потерей гражданского самолетостроения.

В Европе подобные усилия позволили Airbus вырваться в мировые лидеры. Там строительство дальних и средне магистральных самолетов началось только в 80-е годы, но после объединения авиационных предприятий в единый холдинг EADS развивалось более чем стремительно. Уже в этом году производственные показатели европейских дальних и среднемагистральных самолетов превысили эти же показатели аналогичных моделей Boeing на 30%.

В нашей стране пока рано ставить такие амбициозные задачи. Но в случае создания единой корпорации и, как следствие, сокращения производственных затрат, выявления наиболее перспективного модельного ряда у России появится возможность вернуться в мировые лидеры. Учитывая число небогатых стран и соотношение цен на российскую и западную технику, можно предположить, что доля рынка, которую можно охватить, будет немалой.

- Если откровенно: у отечественного авиастроения остался потенциал? Может, Россия уже разучилась создавать современные модели самолетов?

Наши производители, действительно, пока не в состоянии в полном объеме удовлетворять потребности российских авиакомпаний в новых машинах, но перспективные модели есть. Одна из них - дальнемагистральный Ил-96-300. Эти самолеты уже используются Аэрофлотом. По частоте полетов и общим налетам не уступают американским и европейским аналогам. Воронежский завод (ВАСО), который производит Ил-96-300, может стать рентабельным, если будет вы-

пускать шесть машин в год. И эта цель достижима, но при условии, что будет работать система лизинга.

Конкурентоспособны и среднемагистральные Ту-204/214. Среди ближнемагистральных или, как их еще называют, региональных машин конкурируют между собой такие отечественные модели, как Ту-334, Ту-324, RRJ и Ал-148. Я бы выделил реактивный самолет Ан-148 - на 75-100-мест

- А как же RRJ нашумевший совместный проект "Сухого" и Boeing?

- На мой взгляд, RRJ по основным показателям уступает Ан-148. Не исключено, что в 2008 году, когда начнется серийное производство RRJ, запросы рынка значительно изменятся.

Ан-148 - очень интересная российско-украинская разработка, которая может быть запущена в производство уже в 2006 году на мощностях ВАСО и завода в Харькове. Эта модель представляет интерес и для европейского холдинга EADS, поскольку Airbus, как, прочем, и Boeing, региональные машины не производит. Думаю, европейский холдинг мог бы стать акционером российской корпорации. Совместно с EADS было бы легче продвигать ближнемагистральные самолеты на мировой рынок.

Если на рынке дальнемагистральных машин мы уже не занимаем лидирующие позиции, то в производстве региональных машин у нас пока нет конкурентов. Тянуть с запуском регионального самолета в серийное производство не в наших интересах. Уже в 2006 году Embraer и Bombardier представят на рынке новые ближнемагистральные машины.

- Насколько сильны наши позиции в производстве двигателей?

- "Пермские моторы" создали новый авиационный двигатель, которой, правда, пока уступает Rolls-Royce, Snecma и Pratt&Whitney. И все же российская новинка может быть востребована у наших авиастроителей, но опять же - если произойдет консолидация отрасли в единую корпорацию. При тесном взаимодействии производителей самолетов и комплектующих, а также учитывая то, что далеко не все страны могут позволить себе покупать дорогостоящий воздушный транспорт с двигателем, например Rolls-Royce, продукция наших авиапредприятий может стать конкурентоспособной и на внешнем рынке.

- Значит, еще не все потеряно?

- Потеряно много времени и средств. Поскольку гражданская авиационная промышленность практически полностью принадлежит государству, то и ответственность за этот сектор несет правительство. Развитие авиапрома сегодня происходит так: есть группа чиновников, каждый из них контактирует с тем или иным конструкторским бюро или заводом и лоббирует соответствующие этому бюро или заводу интересы, попросту говоря, тратит деньги из бюджета. Деньги размазываются, а самолетов нет, их серийное производство завалено. Для стабильной работы предприятию необходимо производить не менее 6-10 лайнеров в год. Ни один российский завод не может похвастаться такими производственными показателями

Растут долги, предприятия выпускают непрофильную продукцию, уходят лучшие кадры, научные исследования приостановлены... Сегодня Россия производит меньше самолетов, чем даже новички в авиастроении Бразилия и Канада.

- Почему же проект создания Национальной авиационной корпорации до сих пор не востребован?

- Правительство Касьянова с завидным упорством не принимало никаких решений по реализации нашего проекта, а потом принялось за разработку собственной концепции, как оказалось, основанной на наших идеях и переименованной в Единую авиационную корпорацию (ЕАК).

Назначение нового премьера, признаюсь, вселило в нас оптимизм, особенно когда Михаил Фрадков проявил к нашему проекту неподдельный интерес. Да и Кремль всегда был "за". По большому счету как пять лет назад, так и сейчас дело остается за малым - решить кое-какие технические вопросы, находящиеся в ведении правительства.

Постепенно эпопея с созданием авиационной корпорации вернулась на круги своя - к чиновникам, которые продолжают дружно хоронить проект. С какой целью? Кому-то выгодно лицемерить влачащую жалкое существование российскую авиационную промышленность, которую представляют сегодня почти обанкротившиеся разрозненные госпредприятия. Почему выгодно? Да потому, что эта ситуация идеальна в деле сохранения полного контроля над денежными потоками отрасли.

- В конце октября Минпромэнерго презентовало решенную концепцию модернизации отрасли, основанную на создании Объединенной авиационной корпорации (ОАК). По замыслу ее авторов, для оздоровления отрасли требуется выделять с 200 по 2013 годы ориентировочно 1,5-1,7 млрд. долларов ежегодно, что позволит наладить выпуск до 120 гражданских самолетов в год и занять 10% мирового рынка пассажирских магистральных воздушных судов...

- Чиновники опять подхватили нашу идею и слегка подкорректировали название корпораций. Правда, существенным отличием концепции Минпромэнерго от нашей программы стало включение в план реформирования военного авиастроения, где, кстати, дела значительно лучше. Мы осознанно отделили гражданское и военно-транспортное авиастроение от боевой авиации, которая должна быть прерогативой государства. Возможно, на каком-то этапе реформирования все виды авиации и можно объединить, но в данных условиях и на начальном этапе эту идею я считаю нецелесообразной: смешение всего, что летает, в одну кучу существенно усложнит и удорожит процесс реорганизации авиапрома.

Минпромэнерго предполагает создать ОАК в 2007 году, при этом схема построения, как ни странно, отсутствует. Какие будут созданы бизнес-структуры? Какие мо-

дели будут запущены в серийное производство? Где в конце концов бизнес-план? Насколько мне известно, нет не только бизнес-плана, но и не проведена оценка основных фондов.

При этом корпорация, руководящая деятельностью такой стратегически важной отрасли как авиастроение должна быть прозрачной по всем статьям бюджета баланса, годовой отчетности. Может, министерских чиновников пугает такая перспектива? В нашей программе все четко прописано, бизнес-план значительно экономичнее предлагаемого Минпромэнерго сценария. К реализации нашей концепции можно приступать хоть завтра и уже к 2010 году Россия будет строить 130 авиалайнеров ежегодно.

- Какова же главная идея концепции создания НАК, позволяющей делать столь оптимистичные прогнозы в случае ее реализации?

- Главным финансовым инструментом мы считаем лизинг, который правительству почему-то пришелся не по душе. Еще в 1999 году Национальный резервный банк и правительство достигли договоренности о консолидации гражданской авиапромышленности в рамках единой корпорации и создании совместной авиализинговой компании со смешанным капиталом государства и частного сектора в соотношении 50 на 50.

Главная задача единой корпорации - организация и финансирование российского авиастроения. Лизинговая компания должна была ввозить западную технику и сдавать в лизинг нашим авиаперевозчикам, размещать заказы на новую российскую технику, которая со временем поступила бы на рынок и заменила импортные самолеты, по истечении срока лизинга.

Это был первый опыт государственно-частного партнерства. Нам представлялось, что социальная ответственность бизнеса состоит в том числе и в реализации наиболее востребованных обществом, но мало-рентабельных и затратных с точки зрения госбюджета экономических проектов.

Сегодня правительство пришло к выводу, что авиационный лизинг не нужен. Группа НРБ, вложившая в авиализинговую компанию почти 100 млн. долларов и еще столько же в развитие авиапрома, потратила деньги впустую. Государство получило свои деньги обратно в виде налогов и, более того, умудрилось произвести за счет лизинговой компании на почти разорившихся госпредприятиях 15 новых воздушных судов.

- Кто-нибудь понес ответственность за несоблюдение условий договора?

- Никто. У нас ни один чиновник ни за что не отвечает. Кто-нибудь ответил за отсутствие внятной промышленной политики, за такое управление экономикой, которое привело значимые отрасли в упадок? Сложившиеся отношения между частным бизнесом и правительством не дают развиваться экономике, нуждающейся в либерализации, а не в возвращении к командным методам управления.

Конкуренция в авиапроме обостряется. Импортная техника дешевле. Аэрофлот и другие крупные отечественные перевозчики ведут переговоры с западными поставщиками о пополнении авиапарков.

- Если воздушные просторы страны скоро начнут бороздить исключительно иномарки, то чем же будут заниматься российские авиационные заводы?

- Нашим конкурентам потребуются производственные площади, например, для выпуска комплектующих. Знакомый призыв "Летайте самолетами Аэрофлота!" станет рекламным хитом производителей "боингов" и "эрбасов".

источник: "Экономика и жизнь" №51
22.12.2004

- Мощности гражданских авиационных заводов загружены менее чем на 20%.

- Численность высококвалифицированных работников сократилась в 2,1 раза.

- Обновление авиапарка составляет лишь 0,3%, что в 20 раз меньше по сравнению с мировой практикой.

- Потери федерального бюджета за счет освобождения ввозимой авиационной техники от таможенных платежей превысили 1,2 млрд. дол., а бюджеты всех уровней лишились налогов на сумму свыше 400 млн. дол.

- Ежегодно за рубеж перечисляются лизинговые платежи в размере около 200 млн. дол. - фактически осуществляется кредитование западных производителей.

по данным
Национального Инвестиционного Совета

BOEING И AIRBUS МОГУТ ЛИШИТЬСЯ ГОСПОДДЕРЖКИ

США и Евросоюз могут ограничить господдержку ведущих авиастроительных концернов — Boeing и Airbus. Таким образом стороны надеются избежать масштабной войны в рамках Всемирной торговой организации.

В октябре прошлого года США и Евросоюз подали в ВТО встречные иски, обвиняя друг друга в предоставлении многомиллиардных субсидий Airbus и Boeing. США, первыми подавшие иск, утверждали, что Airbus незаконно получило от правительств Франции, Великобритании, Германии и Испании финансовую поддержку на сумму не менее \$15 млрд. Незаконной господдержкой американцы считают предоставление кредитов по льготным ставкам и мягкие требования по их возврату. Одновременно США заявили, что отказываются от соглашения от 1992 г. с европейскими странами, которое разрешало выдачу льготных кредитов в размере 30% от общей стоимости разработки новой модели. В ответ Евросоюз незамедлительно подал встречный иск. В нем утверждалось, что с 1992 г. Boeing получил незаконные субсидии в размере \$23 млрд в виде налоговых освобождений и помощи в проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ от американских государственных ведомств. В Европе многие считали, что действия американцев вызваны тем, что в 2003 г. Airbus впервые опередил Boeing в качестве ведущего авиастроителя гражданских самолетов, поставив 305 самолетов, в то время как американская компания — лишь 281. В только что завершившемся году ситуация повторилась. Вчера Airbus сообщил, что в 2004 г. ему удалось продать 320 лайнеров. У Boeing этот показатель составил всего 285 самолетов.

Если бы Евросоюз и США не договорились в ходе предусмотренных процедурой ВТО консультаций, то в рамках этой организации началось бы официальное судебное разбирательство, которое могло растянуться более чем на год. Но во вторник, за два дня до истечения крайнего срока для консультаций, США и Евросо-

юз объявили о начале трехмесячных переговоров об отмене госсубсидий самолетостроителям. Это решение было принято после встречи в конце прошлой недели в Вашингтоне торгового представителя США Роберта Зеллика и комиссара Евросоюза по торговле Питера Мэнделсона.

Евросоюз и США пообещали не предпринимать новых мер по господдержке своих самолетостроителей во время переговоров и не начинать разбирательства в ВТО, пока эти переговоры будут продолжаться. В то же время стороны договорились не отменять уже действующие программы господдержки Boeing и Airbus. По словам официального представителя Евросоюза, ни одна из сторон не ожидает, что переговоры негативно скажутся на решениях Boeing и Airbus запустить свои последние модели — среднемагистральные самолеты Boeing-7E7 и A350, а также супервместительный лайнер A380.

Хотя обе стороны говорят о планах отменить субсидии, на практике это недостижимо. По заявлениям Boeing и Airbus, они хотели бы получить в итоге переговоры систему правил, которые бы ограничивали господдержку и позволяли бы следить за тем, в каком объеме ее получает конкурент.

Предстоящие переговоры будут очень сложными. Но, по словам комиссара ЕС по торговле Питера Мэнделсона, обе стороны понимают, что разбирательство в ВТО полностью подорвало бы эти механизмы и в ЕС, и в США.

*источник: газета "Ведомости"
12.01.05*

использованы материалы WSJ, DJ

ФЛК В ПРОШЛОМ ГОДУ НА КАЖДЫЙ БЮДЖЕТНЫЙ РУБЛЬ ПРИВЛЕКЛО БОЛЕЕ ДВУХ РУБЛЕЙ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ

В прошлом году Финансовая лизинговая компания (ФЛК) на каждый рубль, ассигнованный из государственного бюджета, сумело привлечь 2 рубля 20 копеек внебюджетных средств. Об этом сообщил генеральный директор ФЛК Евгений Зарицкий. По его словам, в прошлом году ФЛК привлекло инвестиций "порядка двух миллиардов рублей". Минимальная планка инвестиций на 2005 год составит 2-2,5 млрд рублей.

Всего реально ФЛК инвестировала порядка 200-240 млн. долл. Это живые деньги, которые ФЛК проплатила предприятиям отечественного авиастроения, заявил гендиректор. Вкладывая деньги в изготовление самолета, фактически ФЛК создает активы, под залог которых потом получает кредитные ресурсы. На сегодня ФЛК имеет большой объем активов, которые являются залоговым инструментом. Выделяемые Государственные средства на увеличение капитализа-

ции лизинговых компаний позволяют запустить процесс производства новых отечественных самолетов.

ФЛК основана в 1997 году и на сегодняшний день 58 процентов акций компании принадлежат государству, а остальные - различным государственным структурам. ФЛК входит в список 18 стратегических предприятий, решение по которым принимает Председатель Правительства РФ. С 2002 года ФЛК реализует программу, связанную с возрождением отечественной авиационной промышленности. Это касается самолетов семейства с маркой "Ту" - Ту-204/214. Кроме того, ФЛК участвует в подготовке производства других самолетов - Ан-38, Ан-140 и RRJ, производит инвестиции в развитие технологической базы страны, развивая технологию на российских авиазаводах.

*источник: АвиаПортьюРу
13.01.05*

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ В АВИАКОМПЛЕКСАХ СТРАН ВОСТОЧНОЙ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ: ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ

**Конференция
"Реструктуризация
российской
авиационной
промышленности".**

**Выступление В.А.
Губарева, к.э.н.,
старшего научного
сотрудника ИМЭПИ
РАН.**

В ходе анализа перспектив реструктуризации российской авиапромышленности мы по каким-то причинам обращаем основное внимание на опыт трансформации и консолидации аэрокосмической индустрии в ведущих странах Западной Европы и США. В определенной степени это правильно, так как концентрация и объединение предприятий авиакосмического комплекса осуществлялись здесь параллельно с противоположенными процессами в России. Вместе с тем, нельзя забывать, что период трансформации экономики в РФ для авиастроения ознаменовался вступлением в полосу системного кризиса, в то время как мировой рынок авиатехники был успешно поделён между европейскими и американскими компаниями.

Мировые лидеры авиастроения в 2002 году - Boeing и Airbus реализовали авиакомпаниям различных стран соответственно по 382 и 306 самолётов, а в 2003 году должны поставить по 280 и 300. Мало кому известная в середине 90-х годов, кроме специалистов авиапромышленности, бразильская компания Embraer отгрузила заказчикам в прошлом году 132 региональных самолёта.

Чрезвычайно-важным представляется анализ опыта развития авиастроения и реструктуризации авиационной промышленности имеющийся у стран Восточной и Юго-Восточной Азии, которые поставили цель развивать отечественное авиастроение, а в перспективе завоёвывать и определённые сегменты мирового рынка авиатехники.

Исторически сложившаяся модель развития авиакосмической промышленности в Азии включает крупные государственные компании и их подразделения (иногда и независимые частные фирмы), занятые побочной военной деятельностью или производством авиатехники или её компонентов по лицензиям. Рассмотрение современных тенденций реструктуризации в авиапромышленности стран Восточной и Юго-Восточной Азии считаю целесообразным начать с континентального Китая.

На протяжении многих лет в развитии авиапромышленности КНР доминировал такой подход, когда российские самолёты Ан-(12,24), российские и французские вертолёты, сначала производились по лицензии, а потом дорабатывались с учётом китайской специфики и даже поставлялись на экспорт в соседние страны Юго-Восточной Азии. В последние годы в стране взят курс на обновление парка самолётов китайских авиакомпаний. Наряду с самолётами китайского производства, которые используются на региональных маршрутах, местные авиакомпании эксплуатируют 252 Boeing и 190 Airbus.

По прогнозам аналитических структур Boeing общее число самолётов, эксплуатируемых гражданской авиацией КНР, увеличится к 2020 году с нынешних 561 до 2209, что делает страну весьма привлекательным рынком для мировых авиапроизводителей. При этом следует отметить, что последний самолёт российского производства Ту-154 был выведен из эксплуатации в 2001 году. Уже сейчас китайские авиастроительные

предприятия в городах Ченду, Сиань и Шеньян выполняют заказы на выпуск отдельных элементов самолётов, которые они поставляют в рамках кооперации для Airbus и Boeing (хвостовое оперение). Бразильская компания Embraer приняла решение о строительстве в Китае сборочного производства своих самолётов. В разработке нового вертолёта китайские конструкторы сотрудничают с Sikorsky Aircraft, а в рамках достигнутых договорённостей китайской стороне будет передана лицензия на производство СУ-30 Россией.

Реструктуризация в авиационной промышленности КНР началась в 1999 году, когда были созданы 10 новых компаний в авиационной промышленности. Две из них, самые крупные, авиастроительные компании образованы путём разделения прежней Aviation Industries of China ("AVIC") на China Aviation Industry Corporation 1 и 2. AVIC 1 взял на себя производство, преимущественно, конечных изделий авиапродукции: истребители Jt-7, Jt-8, бомбардировщики H-5 и H-6, учебно-тренировочные самолёты j-6/7 HJ-5, гражданский самолёт Y-7. Эта же компания занимается поставками Boeing и Airbus изделий по кооперации. AVIC 2 занята, в основном, производством авиационных компонентов и неавиационной продукции. Однако, она также продолжает собирать вертолёты и самолёты общего назначения, а также учебно-тренировочный K-8 и Q-5.

Разделение мощностей "AVIC" на две компании в значительной мере явилось импульсивной реакцией китайского руководства на неудачи, которые имели место в реализации программ "Trunkliner" и AE 31X в рамках совместных предприятий с Boeing и Airbus, которые должны были существенно продвинуть технический уровень китайской авиастроительной индустрии. На негативный результат совместного проекта с Boeing существенно повлиял азиатский экономический кризис.

Необходимо отметить, что правильность разделения "AVIC" на две компании, что во многом напоминает предлагаемую Минпромнауки РФ схему возможного построения двух авиастроительных холдингов в России, до сих пор разделяется не всеми специалистами в КНР. Становится совершенно очевидным по прошествии нескольких лет, что общий потенциал авиационной промышленности Китая, создание двух, по замыслу создателей, обостряющих внутривнутристрановую конкуренцию авиастроительных компаний, не увеличили.

Принимая во внимание масштабы предстоящего обновления авиапарка страны, в КНР приступили и к реформам в структуре гражданской авиации. Учитывая тот факт, что 9 авиакомпаний страны входят в число 100 наиболее крупных авиаперевозчиков планеты, этот шаг заслуживает пристального внимания, так как одной из стратегических целей проводимой реструктуризации в гражданской авиации является курс на увеличения финансового потенциала авиакомпаний для обновления их самолётного парка.

В основе данного реформирования лежит курс на объединение 9 компаний в 3 своеобразных холдинга с закреплением за ними определённых маршрутов и на-

правлений. Крупнейшая авиатранспортная компания КНР - "Air China corp" объединяется с "China National Aviation corp" и "China Southwest". Вторая группа перевозчиков (шанхайская), будет состоять из "China Eastern", "China Nord West" и "Yunnan Airlines", а третья (кантонская) из "China Southern", "China Northern", "Xinjans Airlins". Все три группы примерно одинаковы по размеру и будут контролировать 80% объёма рынка воздушных перевозок КНР, имеющих 7-9% ежегодного прироста объёмов пассажира и грузоперевозок.

Весьма наглядным примером в реорганизации своей авиапромышленности становится Южная Корея. Из подразделений "Samsung", "Hundai" "Daewoo" создана компания "Korean Aerospace Industry" (KAI). Каждый из промышленных гигантов Р.Корея передал ("KAI") большую часть своего авиакосмического производства. Пакет в 30% предложен зарубежным инвесторам, среди которых консорциум, состоящий из "Lockheed Martin", "Aerospatiale Matra", "Carlyle Group" "Bae Systems", "Boeing". "KAI" планирует лицензионное производство истребителя F-16 ("Samsung Aerospace"), а также совместное с "Lockheed Martin" производство учебно-тренировочных самолётов КТ-1, КТ-2 и крылья для самолёта В 717.

Кроме того, в Ю. Корею существует и авиакосмическая компания "Korean Air Aerospace". Пока она осталась не вовлечённой во вновь созданную "KAI". Вместе с тем, эта компания получает 60% доходов от производства военной техники для правительства Южной Кореи и США. Её программа включает лицензионное производство вертолёт УН-60Р, а также крыла и фюзеляжа истребителя F-16, секций крыла "Boeing" 747-400, 777, 737, 767, секции фюзеляжа Ф 330/340 и элементы спутниковых систем совместно с "Lockheed Martin".

Таким образом, в настоящее время можно говорить о начальной периоде консолидации в аэрокосмической индустрии Южной Кореи.

Почти 2/3 объёмов авиакосмической техники, производимой в стране восходящего солнца, приходятся на 3 японские компании "Mitsubishi Heavy Industries", "Ishikawajime-Harima", "Kawasaki Heavy Industries". В то время как Южная Корея сделала первые шаги в направлении реформирования и консолидации своей авиационной промышленности, Япония, имеющая достаточно похожую структуру промышленности, пока не сделала этого.

Структура компаний в авиационной промышленности включает консорциум "Japan Aircraft Development" (JADC), "Heavy Industries" - "Fuji", "Mitsubishi", "Kawasaki", "Japan Aircraft Manufacturing", "Shimaywa Industries". Последняя из них ярко продемонстрировала свою низкую эффективность. Около 10 лет она занимается разработкой нового регионального самолёта YS- X, однако, после финансового кризиса конца 90-х годов консорциум, в основном ограничился поставками агрегатов для В-767 и В-777 и концентрируется на разработке кабин пилотов нового поколения.

Некоторые признаки предстоящей консолидации в авиационной промышленности Японии всё же имеют место. В частности, компания "Ishikawajime-Harima" собирается приобрести авиакосмическое подразделение "Nissan Motors". К сфере деятельности данной компании уже перешло авиакосмическое подразделение "Aerospace Systems" концерна "Mitsubishi Heavy Industry" (МНІ), крупнейшего азиатского авиагиганта, разработчика отечественного истребителя вспомога-

тельного назначения F-2 (на основе F-16) и первый вертолёт МН 2000. Кроме того, МНІ поставляет агрегаты компаниям "Boeing", "Bombardier", а с недавних пор, европейскому консорциуму "Airbus" для семейства самолётов " A-320. Руководство республики Китай (на Тайване), в целом, нацелено на приватизацию объектов авиапромышленности, однако, делает это крайне медленно.

Приватизация компании " Aerospace Industrial Development" ("AIDC") должна была завершиться ещё в 1999 году. Однако, несмотря на соответствующие заявления, реструктуризация "AIDC" в самостоятельные авиастроительные подразделения в сфере гражданской авиации, двигателестроения, авионики и технического обслуживания и ремонта, с целью привлечения инвесторов, пока не проведена. Гражданские работы в "AIDC" составляют лишь около 20% и включают работы над хвостовой частью самолёта В 717, а также работы с чешской "Ibis Aerospace".

Долгие годы индонезийская авиастроительная компания "IPTN" с трудом выживала за счёт государственного финансирования. После финансового кризиса 1998 года оно практически прекратилось. В связи с чем, были практически свёрнуты работы над региональным турбореактивным самолётом N-2130 и турбовинтовым N-250. Работы над транспортным CN-235, в рамках СП с Европейской компанией CASA, продолжаются, но "IPTN" в настоящее время нуждается в инвестициях и устойчивом партнёрстве. В результате намечаемой реструктуризации, перед приватизацией, "IPTN", скорее всего, будет разделена на отдельные дочерние фирмы, занимающиеся производством самолётов, вертолёт, космических и военных систем.

Исходя из сказанного, можно сделать следующие выводы:

Реструктуризация а авиапромышленности стран Восточной и Юго-Восточной Азии проходит с разной степенью интенсивности во всех странах, которые имеют в рамках своих народнохозяйственных комплексов данный вид высокотехнологичной промышленности. В КНР, например, предпринимаются попытки оживить национальный авиапром за счёт создания конкурентной среды среди национальных авиастроительных предприятий. Пока заметных позитивных результатов от дробления национальной авиастроительной компании не наблюдается.

В странах, где частный капитал превалирует в авиационной промышленности, в частности в Японии и Южной Корею, наблюдаются попытки консолидации в отрасли за счёт добровольного вхождения авиаподразделений ведущих концернов тяжёлого машиностроения в единые холдинги. Одновременно идёт процесс поглощения крупными компаниями своих более мелких конкурентов на условиях выкупа контрольных пакетов акций.

Включение стран Восточной и Юго-Восточной Азии в кооперационное производство узлов и элементов для ведущих мировых производителей самолётов имеет под собой как правило, не желание минимизировать издержки конечного изделия, а в первую очередь, обеспечить привязку тех или иных стран к закупкам авиатехники для своих национальных авиаперевозчиков у конкретных производителей.

*Воронеж,
13 августа 2003 года*

РОССИЯ ВЛИВАЕТСЯ В ПОКОЛЕНИЕ ТЕХНО

Владимир Путин дал отмашку развитию отечественной науки и хайтека.

По всей видимости, в этом году наконец будет принят закон об особых экономических зонах, который разрешит создавать технопарки – зоны, где компании смогут писать программы, производить мобильные телефоны, компьютеры, заниматься биотехнологиями или синтезом сложных органических соединений.

Главное новшество: эти компании получат возможность беспощадно ввозить комплектующие и уплачивать по пониженной ставке два налога: налог на прибыль по ставке 6,5% вместо 24%, а ЕСН - по ставке в 14% вместо 26%, и это не считая льгот по налогу на имущество и по оплате коммунальных платежей. Фактически это означает, что из трех сценариев развития России - инертного, инвестиционно-сырьевого и инновационного - именно последний признан приоритетным.

ТАК У НАС ГОДАМИ ТЯНЕТСЯ!

Посетив новосибирский Академгородок Владимир Путин потребовал от чиновников подготовить законодательную базу для создания в России технопарков, в которых будут взращиваться отечественная наука и хайтек благодаря налоговым и таможенным льготам. Неспособность правительства в течение уже почти трех лет решить этот вопрос вызвала у президента раздражение. 'Так у нас годами тянется!' - чуть ли не прикрикнул Путин на чиновников в Новосибирске.

Повод для раздражения у президента был. В среднесрочной программе развития страны, которую рассматривает правительство, из трех сценариев развития - инерционного, инвестиционно-сырьевого и инновационного - последний назван приоритетным. Однако конкретные механизмы его реализации до сих пор не приняты правительством.

ВВОЗИТЬ КОМПЬЮТЕРЫ ИЗ КИТАЯ ОКАЗЫВАЕТСЯ КУДА ВЫГОДНЕЕ

Сегодня ситуация в российском хайтеке складывается так, что российские программисты предпочитают, не платя налогов в России, работать на иностранные компании, а сотрудники НИИ продают научные разработки на корню западным фирмам. 'Российская система налогообложения рассчитана прежде всего на сырьевые отрасли, где зарплата составляет 4-6% себестоимости продукции, - пояснил ГАЗЕТЕ президент группы компаний IBS Анатолий Карачинский. - А в технологической отрасли этот показатель - 70-80%, и налоги на зарплату (ЕСН) сильно снижают конкурентоспособность наших компаний, работающих на внешних рынках'.

Развитию высоких технологий, по словам первого замгенерального директора концерна 'Научный центр' Олега Куца (представителя холдинга АФК 'Система'), мешают и высокие пошлины на комплектующие. Ставка импортной пошлины на них составляет 30%, превышая таковую для готовых изделий. Таким образом, ввозить компьютеры из Китая оказывается куда выгоднее, чем производить их в России.

НАУЧНЫЕ ЗОНЫ ДО КВАДРАТНОГО КИЛОМЕТРА

Нельзя сказать, что власть вообще не прислушивалась к мнению бизнеса. Еще в 2002 году в Минэкономразвития был написан закон «Об особых экономических зонах (ОЭЗ)», который должен был стимулировать развитие хайтека и научных разработок. По нему предлагалось создать два типа зон: научные (технопарки) и производственные. Все они должны были получить упрощенный порядок внешнеэкономических операций, снижение или отмену экспортно-импортных пошлин, низкие ставки на аренду земли и коммунальные услуги, снижение налога на прибыль и ЕСН. Но в течение трех лет закон не удавалось согласовать с Минфином по вопросу предоставления налоговых льгот. Первый замминистра финансов Сергей Шаталов утверждал, что ОЭЗ ждет судьба печально известных российских офшоров (Чукотка, Калмыкия), через которые компании вводили прибыль от налогообложения. Смягчить позицию Минфина не помогло даже предложение Минэкономразвития сделать эти зоны очень маленькими: научные зоны - площадью до 1 квадратного километра, производственные - до 10. Это позволило бы контролировать их финансовые потоки - зоной должен был стать завод или цех. Министерство предлагало ограничить и пребывание компании в технопарке - прописывать в них только становящиеся на ноги предприятия.

ГРЕФУ И ЭТИХ ЛЬГОТ МАЛО

Минфин отступил от своих принципов, когда глава Минэкономразвития Герман Греф заручился поддержкой президента. В декабре на встрече с вице-премьером Александром Жуковым Путин заметил, что для высокотехнологичных компаний 26-процентная ставка ЕСН является 'критической', а существующей у регионов возможности снижать налог на прибыль на 4% недостаточно для привлечения инвестиций. После этого Минфин одобрил законопроект, правда, с оговоркой, что от технопарков нужно отделить специализированные зоны по информтехнологиям - такие, где бы собирались российские компьютеры и мобильные телефоны и писались российские программы. (для последних - если они не превышают по площади двух кв. км), Минфин согласился разрешить региональным и местным властям снижать ставку налога на прибыль до 6,5% с 24% - то есть на всю региональную часть налога, и давать льготы по налогу на имущество. Также таким компаниям не нужно будет платить 30-процентную импортную пошлину на ввоз комплектующих. Они не будут подвергаться налоговым проверкам чаще раза в три года. При этом, правда, Минфин предложил взимать экспортную пошлину при вывозе продукции из технопарка на остальную территорию России.

Но в Минэкономразвития рассчитывают все же распространить действие льгот не только на IT, но и на любые инновационные технологии, а также внести в закон норму о радикальном снижении базовой ставки ЕСН с 26 до 14% - для технопарков. Но этой льготой не смогут воспользоваться производственные зоны, занимающиеся выпуском продукции вне рамок опытных образцов.

5.000 ПРОГРАММИСТОВ НА ДВА КВАДРАТНЫХ КИЛОМЕТРА

Но и такие немногочисленные льготы - уже облегчение для представителей российского хайтека, которые в последние годы вообще не видели никаких послаблений для своего бизнеса. Анатолий Карачинский подчеркивает, что даже 'ограничение' территории технопарков не считает проблемой: 'На двух квадратных километрах можно поселить пять тысяч программистов'.

Если Владимир Путин продолжит поддерживать идеи Минэкономразвития, то в России может быть создано до 10 технопарков (пока речь идет о шести - в подмосковных Дубне и Черноголовке, Санкт-Петербурге, Новосибирске и Нижнем Новгороде). По словам Грефа, каждый потребует финансирования в размере 100-150 миллионов долларов в течение трех лет. Но отдача может оказаться куда выше: по словам министра информтехнологий Леонида Реймана, объем рынка информационных технологий может вырасти до 40 млрд. долларов (сейчас - лишь 6,9 млрд.), а его доля в ВВП - до 5%.

Аналитик 'Уралсиб' Константин Чернышев не столь оптимистичен: 'Я не исключаю, что под крышей технопарка окажутся компании вроде тех, которые когда-то существовали под крышей союзов инвалидов Афганистана. К тому же мы - не законодатели мод в области информтехнологий, вряд ли Россия окажется страной, где основной вклад в ВВП будет приносить программирование. Есть другие отрасли, в которых Россия традиционно сильна, например в атомной промышленности, и, возможно, нужно предпринимать усилия для удержания лидирующих позиций в этих сферах'.

Инвестиции в высокие технологии - инвестиции в собственное будущее. Это аксиома современного мира. Рейтинг ООН Human Development Report (HDR) перечисляет 20 самых высокотехнологичных наций в мире, то есть самых могущественных держав будущего. Вот первая десятка HDR: Финляндия, США, Швеция, Япония, Южная Корея, Нидерланды, Великобритания, Канада, Австралия, Сингапур. Их стремительно догоняют Индия и Китай. России в двадцатке нет.

ИНДИЙСКИЙ ВАРИАНТ

Индийская 'силиконовая долина' - это города Бангалор, Пуна и Хайдерабад. Условно всю индустрию индийской 'силиконовой долины' можно разделить на две группы: аэрокосмическая промышленность и информационные технологии. Аэрокосмическая промышленность, будучи частью индийского ВПК, полностью контролируется и финансируется государством. Другое дело IT-компании - их основали индийские программисты, которые наряду с российскими, израильскими и китайскими снискали заслуженную славу лучших в мире. Эти программисты работали в Калифорнии, но вернулись домой, чтобы построить собственную индустрию высоких технологий. Они привлекли иностранные инвестиции, поскольку западным бизнесменам было выгодно вкладывать деньги в лучшие умы, готовые работать в дешевом государстве. В итоге только в Бангалоре, столице 'силиконовой долины', сейчас размещается 1200 IT-компаний, которые дают работу 7,2 млн. человек. Неудивительно, что большая часть иностранных инвестиций в экономику Индии в прошлом году - а речь идет о 7,3 млрд. долларов - пришлась именно на индустрию IT. 'Силиконовая долина' - гордость индийского правительства, но де-факто оно не приложило усилий к ее созданию.

АМЕРИКАНСКИЙ ВАРИАНТ

История калифорнийской Силиконовой долины началась с решения профессора Стэнфордского университета Фредерика Тэрмана инвестировать деньги в развитие радиотехники и в зарплаты талантливых исследователей, среди которых были выпускники Стэнфорда Уильям Хьюлетт и Дэвид Пакард. Хьюлетт и Пакард создали в лаборатории университета генератор звуковой частоты, и в 1939 году состоялась первая историческая сделка - был заключен договор с компанией Walt Disney Studios на выпуск мультипликационного фильма «Фантазия». Это был первый шаг Hewlett-Packard - ныне всемирно известной компании по производству компьютеров, электронных измерительных приборов и оборудования, которая имеет представительства в 47 странах, более 120 тыс. служащих и ежегодный доход около 40 млрд. долларов США. В 1946 году был создан Стэнфордский исследовательский институт, который осуществлял неприбыльные, ориентированные на практику исследования, не относящиеся к традиционным задачам университета. В 1951 году университет начал сдавать свою огромную территорию в аренду тем высокотехнологическим компаниям, результаты работы которых могли стать полезными для Стэнфорда. Так, при участии компаний Eastman Kodak, General Electric, Admiral Corporation и Lockheed возник Стэнфордский промышленный парк. Начиная с 1951 года в технопарк поступали огромные инвестиции из Пентагона, что позволило разработать полупроводниковые транзисторы и интегральные схемы с использованием силиконового чипа, от которого и пошло название Silicon Valley. Стэнфордский университет, получая огромные прибыли, при финансовой и юридической помощи государства скупил всю территорию между Сан-Франциско и Сан-Хосе общей площадью 1500 кв. миль, превратив ее в сеть предприятий и исследовательских центров по развитию высоких технологий. Здесь возникли или сюда переместились заводы и лаборатории Cisco Systems, Sun Microsystems, Yahoo!, IBM, NASA, Xerox, Intel, Apple Computer - всего более 140 компаний, работающих в области электроники, программного обеспечения, биотехнологий и других высокотехнологичных сфер. Здесь был изобретен микропроцессор, а с 1993 года началось развитие Всемирной сети (более 80% интернет-технологий обязаны своему появлению компании Cisco).

Некоторые сведения о Силиконовой долине: - здесь проживают 2,5 млн. человек, при этом 34% населения родилось за пределами США, а 43% имеет высшее образование; - средняя годовая зарплата в компьютерно-телекоммуникационной индустрии равняется 166,1 тыс. долларов в год, средняя годовая зарплата в Долине составила 76,8 тыс. долларов, в то время как в целом по США она находится на уровне 35,3 тыс. долларов; - в 2001 году общий бюджет на спонсорские исследования в Стэнфорде составил 1 млрд. долларов: 100 млн. вложили корпорации, фонды и частные лица, а 900 млн. пришли из федерального бюджета США; - Стэнфордский технопарк занимает площадь более 280 га, в нем 162 здания и 23 тыс. работников; - в 2001 году 17 млрд. долларов было инвестировано банками, инвестиционными компаниями, Стэнфордским университетом, университетом Беркли и государством в новые компании, образовавшиеся в Силиконовой долине; - 97% населения Долины имеет доступ в Интернет.

ГАЗЕТА
13.01.2005

ВТОРАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Клуб авиастроителей при участии Фонда авиационно-космических технологий в 2004-2005 учебном году проводит Вторую ежегодную Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания для юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет, посвященную 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.

Вторая Олимпиада проводится как продолжение традиции начатой Авиакосмофондом в 2003-2004 учебном году. Тогда Авиакосмофонд стал инициатором, организатором и финансирующей организацией Первой ежегодной Олимпиады молодежи и школьников по истории авиации и воздухоплавания.

Проект этой Олимпиады был поддержан Департаментом образования города Москвы, Департаментом науки и промышленной политики города Москвы, Комитетом по делам семьи и молодежи города Москвы, МГТУ им. Баумана, МАИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, Институтом открытого образования, другими организациями.

Первый этап Олимпиады прошел в сети Интернет, второй - в виде молодежного симпозиума в Доме культуры "Чайка" ММП "Салют". Олимпиада прошла с большим успехом и у ребят, и у взрослых. В жюри и оргкомитете Олимпиады приняли участие представители профессорско-преподавательского состава пе-

речисленных вузов, а в мероприятиях Олимпиады такие известные люди, как Герои Советского Союза, Заслуженные летчики-испытатели Микоян С.А., Пугачев В.Г., Кондауров В.Н., члены семьи В.П.Чкалова, писатели, инженеры, деятели искусства и культуры.

В отличие от других олимпиад, наша Олимпиада не разовое мероприятие. Участие в ней предполагает работу с молодежью в течение всего учебного года. Именно это, как нам удалось выяснить у участников, привлекает их. Им импонирует, что став участниками Олимпиады они получают возможность общаться с людьми, посвятившими жизнь

авиации и авиастроению. Мы считаем, что это и есть профессиональная ориентация подрастающего поколения на нашу отрасль, выявление ребят, которым интересна авиация и все, что с ней связано.

Сама технология проведения Олимпиады весьма демократична. Первый этап Олимпиады проходит в сети Интернет и от ребят не требуется ни документов, ни каких-либо разрешений, ни даже очного присутствия где-либо. Это позволяет принять участие в Олимпиаде всем ребятам независимо от склада их характера и географического местоположения.

С другой стороны, второй этап необычайно сложен. Это очный молодежный симпозиум, к которому ребята, победители первого этапа, готовятся вместе с преподавателями - специалистами в области истории техники. Уже одно это - награда для них: их заметили, оценили, с ними работают. И они это очень ценят. Мы видели их лица в прошлом году. Победители второго тура Олимпиады получили подарки из рук прославленных летчиков-испытателей. В этот момент неизвестно кто был более счастлив - тот кто заработал приз или тот, кто его вручал. Фотографии, опубликованные средствами массовой информации, освещавшими Олимпиаду - это не фотографии репортажей, это - фотографии о счастливой совместной жизни детей и взрослых, это - окно в самый интересный мир - мир авиации.

Мы обращаемся ко всем, кому небезразлично будущее авиации и авиастроения, с просьбой принять участие в этой работе. Это участие возможно как путем личного присутствия на мероприятиях Олимпиады, так и путем вовлечения ребят из школ, техникумов, колледжей, училищ к участию в Олимпиаде.

Учитывая, что государственные и муниципальные организации до сих пор не приняли решение о финансировании Олимпиады, да и суммы, которые они рассматривают, кратно меньше ее стоимости, Клуб авиастроителей объявил сбор средств на ее проведение.

В прошлом учебном году Олимпиада обошлась в 1,5 млн.рублей. В этом году, в связи с увеличением числа участвующих в ней ребят, сметная стоимость Олимпиады планируется в размере 2,1 млн. рублей.

Поступление и расход средств находится под контролем Наблюдательного совета Клуба авиастроителей, возглавляемого Действительным членом клуба, академиком А.М.Матвеевко. Сведения о фактическом расходе средств и направлениях расходования будут направлены всем приславшим денежные средства.

*из пресс-релиза Клуба,
опубликовано в СМИ*

ПРОФОРИЕНТАЦИОННАЯ РАБОТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ С ПОДРОСТКАМИ ПОДДЕРЖАНА ПРАВИТЕЛЬСТВОМ МОСКВЫ

Руководитель департамента науки и промышленной политики города Москвы Е.А.Пантелеев в своем письме на имя Первого заместителя Мэра Правительства Москвы, руководителя Комплекса социальной сферы Л.И.Швецовой отметил, что профориентационная работа с подростками, проводимая Авиакосмофондом и Клубом авиастроителей, заслуживает всяческой поддержки со стороны Правительства Москвы.

Г-н Пантелеев считает целесообразным ознакомить Клуб авиастроителей с перечнем программ Правительства с целью определения целесообразности участия Клуба в них.

Он также считает целесообразным посещение Вице-мэром Шанцевым и Первым заместителем Швецовой одного из мероприятий Клуба.

ПОЛОЖЕНИЕ О СЕКЦИЯХ КЛУБА

Утверждено заседанием Клуба авиастроителей от 07 октября 2004 года

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В силу того, что Клуб авиастроителей - массовая организация, объединяющая в своих рядах разнонаправленных людей, объединенных достаточно крупными целями, в клубе могут создаваться секции по различным направлениям.

Количество секций не ограничивается.

Количество членов в секции - не менее пяти.

Один и тот же член клуба может быть одновременно членом неограниченного количества секций.

Членами секции могут быть только члены клуба.

Периодичность заседаний секций - не менее двух раз в год.

Количество членов секции, присутствующих на каждом конкретном заседании - не менее четырех.

2. СОЗДАНИЕ СЕКЦИИ

2.1. Секция клуба может быть создана по инициативе действительного члена клуба, поддержанной не менее чем четырьмя членами клуба. При этом и инициатор и поддержавшие его члены клуба автоматически становятся первыми членами секции.

2.2. Правом создания секции обладают Совет клуба и Совет клуба по клубному строительству. Для рассмотрения вопроса о создании секции Исполнительному Вице-президенту клуба направляются следующие документы:

- Ходатайство о создании секции, адресованное на имя Президента клуба, подписанное инициатором создания секции и не менее чем четырьмя членами клуба, поддержавшими эту инициативу;
- Проект положения о секции, составленный с учетом требований Устава клуба и настоящего положения;
- Сведения о лице, которому (при его согласии) поручено выступить в качестве секретаря-делопроизводителя секции.

2.3. Секция считается созданной с момента принятия соответствующего решения Советом клуба или Советом по клубному строительству.

3. УПРАВЛЕНИЕ СЕКЦИЕЙ

3.1. Высшим органом управления секцией является заседание секции, которое проводится не реже, чем 2 раза в год. Заседание вправе принимать решения по любым вопросам, касающимся деятельности секции. Заседание правомочно, если на нем присутствуют более половины членов секции. В том случае, если количество членов секции мень-

ше семи человек, собрание правомочно, если на нем присутствуют не менее четырех членов секции.

3.2. Текущее управление деятельностью секции осуществляет руководитель секции, избираемый на общем собрании секции сроком на один год. В течение первого года работы секции ее руководителем является инициатор создания секции.

4. КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ СЕКЦИИ

4.1. Контроль за деятельностью секции осуществляет Наблюдательный совет клуба.

4.2. Контроль осуществляется по следующим позициям:

- соблюдение секцией норм действующего законодательства, Устава клуба, настоящего положения и Положения о секции;
- периодичность заседания секции и посещаемость заседаний;
- соответствие тематики работы секции направлениям деятельности клуба;
- соблюдение финансовой и организационной дисциплины.

4.3. Контроль, как правило, осуществляется в плановом порядке путем ежегодного предоставления информации Наблюдательному совету в порядке им определенном. Однако Наблюдательный совет вправе провести внеплановую проверку деятельности секции.

4.4. Результаты проверок секций Наблюдательным советом обобщаются и передаются в Совет клуба. Наблюдательный совет вправе требовать от Совета клуба срочного рассмотрения результатов проверок вплоть до внеочередного созыва Совета клуба. В том случае, если, по мнению Наблюдательного совета, Совет клуба не принял адекватных решений по поводу результатов проверки, Наблюдательный совет вправе требовать рассмотрение результатов на очередном заседании клуба, а также обладает правом созыва внеочередного заседания клуба. Наблюдательный совет не вправе передавать сведения о результатах проверки кому бы то ни было за исключением Совета клуба и заседания клуба. Однако Наблюдательный совет обязан передать результаты проверок государственным контрольным органам в соответствии с действующим законодательством по их запросу, оформленному в соответствии с законом.

5. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЕКЦИИ

5.1. Источниками финансирования деятельности секции могут быть:

- членские взносы членов секции, размер и периодичность которых устанавливает сама секция своими решениями. Данные взносы не отменяют и не заменяют членские взносы в клуб;

- целевые взносы членов секции, а так же третьих лиц, как физических, так и юридических, собранные на проведение какого-либо мероприятия или на финансирование работы секции. Данные средства собираются на банковский счет клуба. Бухгалтерия клуба обеспечивает их отдельный учет и расходование в соответствии с назначением взносов и решением секции. Из всех данных поступлений 5% удерживаются аппаратом клуба на организационные расходы в соответствии со сметой организационных расходов;

- целевые средства, полученные секцией в результате ее участия в различных программах, имеющих бюджетное и внебюджетное финансирование. Из всех данных поступлений 5% удерживаются аппаратом клуба на организационные расходы в соответствии со сметой организационных расходов;

- средства, выделенные в распоряжение секции Советом клуба;

- средства, заработанные секцией в результате коммерческой деятельности, не запрещенной законом и соответствующей Уставу клуба. Из прибыли, полученной по всем основаниям, 5% удерживаются аппаратом клуба на организационные расходы в соответствии со сметой организационных расходов.

6. ЛИКВИДАЦИЯ СЕКЦИИ

6.1. Секция может быть ликвидирована по решению заседания секции по любым основаниям.

6.2. Секция может быть ликвидирована по решению общего собрания членов клуба или по решению Совета клуба в том случае, если ее деятельность противоречит действующему законодательству, Уставу клуба, настоящему положению, Положению о секции или наносит материальный ущерб клубу. В данном случае решение о ликвидации секции может быть принято на основании заключения Наблюдательного совета клуба.

6.3. Секция может быть ликвидирована по решению общего собрания членов клуба или по решению Совета клуба в том случае, если ее деятельность наносит ущерб имиджу клуба.

6.4. После ликвидации секции все денежные средства, имущество и обязательства секции переходят клубу.

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исходя из целей и задач Клуба Авиастроителей, выделяются основные тематические направления деятельности Клуба.

В соответствии с тематическим планом, Клубом формируются секции, каждая из которых самостоятельно составляет планы своей работы, которые затем утверждаются Советом Клуба.

Клуб стремится к тому, чтобы количество членов Клуба, работающих по каждому направлению (секции), возрастало.

Клуб стремится поддерживать инициативы своих членов организационно, морально и материально.

СОВЕТ КЛУБА ПРОСИТ ЧЛЕНОВ КЛУБА РЕКОМЕНДОВАТЬ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ ЛЮДЕЙ К УЧАСТИЮ В КЛУБЕ И РАБОТЕ В СЕКЦИЯХ!

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент
Клуба: Гвоздев
Сергей Валентинович

тел. 285-19-30
285-26-30
e-mail:
info@as-club.ru
www.as-club.ru

Почтовый адрес:
109029 г. Москва,
Сибирский проезд, д.
2, стр.8

1. НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ

Сюда относятся следующие вопросы:

- поддержка и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, создание в рамках Клуба инфраструктуры, поддерживающей реализацию и продвижение перспективных исследований и проектов;
- научно-техническая политика в отрасли, связь научного потенциала с производством, развитие производственных мощностей;
- повышение уровня фундаментальных исследований, поддержка теоретико-прикладных и прикладных исследований.

2. ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТРАСЛИ

Цель:

- формирование позиции Клуба по отношению к начавшемуся процессу реструктуризации отрасли, продвижение инициатив Клуба на федеральный уровень;
- выработка и продвижение законодательных инициатив;
- выработка позиции Клуба по вопросу конкурентоспособности авиастроительной отрасли, участие в работе Совета по национальной конкурентоспособности при Правительстве РФ;
- формирование экспертных групп из состава членов Клуба и внешних экспертов для выражения позиции Клуба в федеральных органах государственного управления и формирования мнения в отрасли;
- выработка механизмов привлечения инвестиций в отрасль.

3. КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ КАК СФЕРЫ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА

4. КАДРОВОЕ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ И ПОДДЕРЖКА ОБРАЗОВАНИЯ

Цель:

- создание непрерывно связанного процесса подготовки профессиональных кадров для отрасли "школа-вуз-производство";
- развитие инновационного образования, поиск новых форм образовательного процесса, отвечающих мировым требованиям и тенденциям, способствующих саморазвитию и самореализации учащихся в процессе получения образования;
- подготовка ТОП-менеджмента для авиастроительной отрасли, мыслящих и действующих, исходя из требований, диктуемых временем;
- создание привлекательной среды для молодежи, способствующей ориентации на работу в авиастроении.

5. ИНФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТРАСЛИ

Цель: популяризация отрасли, повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, формирование общественного мнения, использование опыта отрасли в других сферах деятельности.

6. СОЗДАНИЕ ИМИДЖА ОТРАСЛИ, КАК ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ И ОБЩЕСТВЕННО ЗНАЧИМЫХ СФЕР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА

7. СОЗДАНИЕ И РАЗВИТИЕ СРЕДЫ ОБЩЕНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОФЕССИЙ

Цель: создание среды, в которой рождаются новые идеи, поддерживаются инновации, включая разработку новых технологий и формирование новых знаний, поддерживаются и развиваются условия для профессионального обмена и роста.

О ПРОЕКТЕ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

15 декабря 2004 года на рассмотрение Совета Клуба был представлен проект "Концепции развития Клуба авиастроителей". В Концепции изложены цели и задачи Клуба, этапы развития и направления деятельности. В конце января 2005 года проект Концепции будет представлен на заседании Клуба. Ниже мы публикуем выдержки из текста Концепции развития Клуба.

Клуб создан по инициативе руководителей ведущих предприятий и организаций отрасли, понимающих, что в текущей ситуации необходимо объединить усилия по решению назревших проблем

Инициаторы создания Клуба, учитывая, что предприятия и организации находятся в отношениях конкуренции, и вместе с тем полагают, что большинство проблем имеют общий характер и исток, а объединение усилий и ресурсов позволит действовать эффективно и достигать реальных результатов в ближайшей перспективе.

МИССИЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Миссия Клуба - способствовать развитию авиастроительной отрасли в России, посредством создания объединяющей среды для конструктивного общения, результатом которого должны стать полезные для членов Клуба и авиастроительной отрасли в целом инициативы и начинания.

О ЦЕЛЯХ И ЗАДАЧАХ КЛУБА

Цели и задачи Клуба воплощают цели и задачи специалистов, руководителей и идеологов авиастроительной отрасли, настроенных на конструктивное сотрудничество между собой, а также с другими людьми и организациями в интересах развития авиастроительной отрасли.

В рамках концепции должна быть выделены группы интересов членов Клуба, их позиции по отношению к процессам, идущим в авиапроме, и на основе этого разработана стратегия развития деятельности Клуба, включая конкретные предложения и инициативы, а также планы мероприятий по их реализации.

Также должны быть проанализированы и описаны тенденции и процессы, идущие в российском авиапроме, разработаны и предложены конкретные механизмы реализации стратегических интересов членов Клуба.

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ КЛУБА

Цели первого этапа - создание "критической массы" деятельности Клуба, необходимой для поддержания и развития его как "заметного явления" в отрасли.

Цели второго этапа - развитие Клуба как "заметного явления" на поле, определяющем стратегическое развитие российской экономики.

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Выбор направлений деятельности Клуба осуществляется с учетом необходимости комплексного подхода к решению проблем отрасли.

Приоритетные направления деятельности Клуба:
- выработка (формирование) единой политики Клуба по отдельным направлениям развития авиастро-

ительной отрасли, представление интересов отрасли в госструктурах;

- поддержка и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, создание в рамках Клуба инфраструктуры, поддерживающей реализацию и продвижение перспективных проектов;

- формирование экспертных групп из членов Клуба и внешних экспертов для выражения политики Клуба как в федеральных органах государственного управления, так и для выработки решений (позиции) и формирования мнения в отрасли;

- поддержка и развитие системы профессионального и надпрофессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли;

- создание привлекательной среды для молодежи, способствующей ее ориентации на работу в авиастроении; организация непрерывного образовательного процесса "школа - вуз - производство";

- организация музейного дела по истории авиастроения;

- социальная защита ветеранов авиастроения, создание пенсионного фонда для авиастроительной отрасли;

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризация достижений отрасли, издательская деятельность, организация и участие в массовых презентационных мероприятиях.

По каждому направлению Клуб формирует секцию или группу развития, которая участвует в подготовке концепции работы по данному направлению, которая затем утверждается Советом Клуба.

Клуб поддерживать инициативы своих членов морально, материально и организационно.

Одной из задач Клуба является плотное взаимодействие с государственными программами (образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими), направленными на повышение конкурентоспособности страны, ее отраслей и регионов, предприятий и организаций.

В области образования Клуб акцентирует свою деятельность на создании имиджа авиастроительной профессии и повышение ее престижности. Клуб оказывает содействие образовательным учреждениям, занимающимся подготовкой специалистов авиастроительной отрасли.

Клуб иницирует механизмы, стимулирующие повышение уровня преподавания (новые формы) и качества образования в отрасли до мирового уровня. Клуб выступает инициатором целевых программ, в том числе международных (в рамках отраслевого образования) развития школьного образования, высшей школы, профессионального образования и надпрофессионального образования.

Клуб поддерживает частные инициативы, направленные на повышение качества и престижности отраслевого образования.

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА "РОСАВИАЭКСПО 2005"

С 9 по 12 февраля 2005 года в МВЦ "Крокус Экспо" пройдет Международная специализированная выставка "РосАвиа-Экспо 2005". Выставка проводится при поддержке Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса РФ, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса РФ, Ассоциации "Аэропорт" ГА, Комитета по Авиа ГСМ Ассоциации "Аэропорт" ГА, Ассоциации "Авиаремонт" авиаремонтных заводов РФ, Ассоциации агентств воздушного транспорта, Международной ассоциации руководителей авиапредприятий (МАРАП), Клуба ветеранов руководящего состава ГА (Клуб "Опыт"), Российского союза промышленников и предпринимателей, Московской Международной Бизнес Ассоциации.

Проведение выставки "РосАвиаЭкспо 2005" станет ответом на потребность создания всероссийского форума гражданской авиации, который бы в полной мере отражал ситуацию в отрасли, способствовал подведению итогов за прошедший период и определению перспектив развития.

Основной целью "РосАвиаЭкспо" является демонстрация и продвижение но-

вейших разработок во всех областях гражданской авиации, что согласуется с основными задачами подпрограммы "Гражданская авиация" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России".

Актуальные проблемы отрасли будут обсуждаться в рамках насыщенной деловой программы выставки. Конференция, семинары и круглые столы станут важной составной частью работы участников и посетителей "РосАвиаЭкспо 2005". В них примут участие руководители государственных органов гражданской авиации России, руководители авиакомпаний, аэропортов, организаций гражданской авиации, компаний-производителей авиационного оборудования. В рамках прошедшей выставки было успешно проведено заседание комитета Авиа ГСМ Ассоциации "Аэропорт" ГА. Руководством комитета было принято решение о дальнейшем проведении своих мероприятий в рамках "РосАвиаЭкспо 2005".

Приглашаем Вас принять участие в Международной специализированной выставке "РосАвиаЭкспо 2005"!

источник:
www.rosaviaexpo.ru

В ПЕРМИ ПРЕЗЕНТУЮТ ФИЛЬМ О РАЗРАБОТЧИКЕ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ПАВЛЕ СОЛОВЬЕВЕ

27 января в музее Пермского моторостроительного комплекса состоялась презентация документального фильма "Последний из великих", посвященного Павлу Соловьеву. В тот же день в музее лучшим студентам кафедры "Авиадвигатели" ПГТУ вручены стипендии Павла Соловьева и Аркадия Швецова.

Фильм Виталия Якушева "Последний из великих" посвящен Павлу Александровичу Соловьеву, легендарному российскому инженеру и конструктору авиационных двигателей. Эта работа - продолжение цикла фильмов, посвященных истории Пермского моторостроительного комплекса.

Павел Соловьев (1917-1996) - Доктор технических наук, профессор, член-корреспондент АН СССР.

Создатель первого двухконтурного двухвального турбореактивного двигателя Д-20П, установленного на самолете Ту-124, первого в мире газотурбинного

двигателя со свободной турбиной Д-25В и уникального редуктора Р-7, установленного на вертолетах Ми-6, Ми-10 и Ми-10К, двигателя Д-25ВФ и редуктора Р-12 для сверхмощного вертолета В-12. Под его руководством созданы лучшие для своего времени авиационные двигатели: Д-30 1-3 серии, установленные на самолетах Ту-134, Ту-134А; Д-30КУ, Д-30КП, Д-30КУ154, установленные на самолетах Ил-62М, Ил-76, Ту-154М; Д-30Ф6 для истребителя-перехватчика МиГ-31.

Павел Соловьев - разработчик ПС-90А, самого современного российского двигателя для самолетов гражданской и военно-транспортной авиации последнего поколения (Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 и др.).

источник:
regnum.ru

СКОНЧАЛСЯ ЧЛЕН КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

21 декабря 2004 года скоропостижно скончался Лесунов Валерий Павлович - генеральный директор ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение". Ему было 55 лет.

Валерий Лесунов работал на УМПО с 19-ти лет, последние шесть - в качестве генерального директора. Кандидат экономических наук, депутат Государственного Собрания республики Башкортостан и член Президентского совета. За 6 лет работы генеральным директором УМПО - буквально с колен поднял родное предприятие.

Он несколько лет входил в число ста лучших менеджеров России, был обладателем многочисленных наград. Почетный моторостроитель, лауреат Всероссийской премии "Национальный Олимп". За несколько дней до смерти, Валерию Павловичу было присвоено звание "Человек года - 2004".

Валерий Павлович активно участвовал в работе Клуба авиастроителей.

Члены Клуба скорбят о случившемся и приносят свои соболезнования родным, близким и соратникам Лесунова Валерия Павловича.

Президент Клуба
авиастроителей,
Елисеев Ю.С.