

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 2, февраль 2005 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Периодичность выхода
- 1 раз в месяц

Тираж: 400 экз.

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

тел. 685-19-30
685-26-30
моб. тел.
8-903-153-68-18
e-mail:
bull@as-club.ru

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

тел. 685-19-30
685-26-30
e-mail:
info@as-club.ru
www.as-club.ru

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

СОДЕРЖАНИЕ



**Дорогие
читатели
Бюллетеня
Клуба
авиастроителей!**

**Просим Вас
присылать в
редакцию Ваши
статьи, заметки,
сообщения и
новости в
ЭЛЕКТРОННОМ
виде по e-мэйл
адресу:
bull@as-club.ru**

Редакция

ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ!

По вопросам подписки на Бюллетень Клуба авиастроителей обращайтесь к Куренковой Татьяне Владимировне, зам. главного редактора, по тел.: 685-19-30, 685-26-30 моб. тел.: 8-903-153-68-18

Подробности
на **75**
стр.

НОВАЯ УСЛУГА ДЛЯ ЧЛЕНОВ КЛУБА!!!

Теперь в одном конверте с Бюллетенем Клуба читатели смогут получать Ваши информационные материалы!

Подробности
на **68**
стр.

ВНИМАНИЕ!

Очередное заседание Клуба авиастроителей ориентировочно состоится в 20-х числах апреля 2005-го года.

Более подробную информацию мы опубликуем в следующем номере Бюллетеня.

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	2
Новости отечественного авиастроения	2
Новости мирового авиастроения	16
ОБЗОР ПРЕССЫ	24
ИНТЕРВЬЮ	60
Юрий Ласточкин: "Мы учимся каждый день на рабочем месте"	60
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	65
Вторая Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания	65
Юные знатоки авиации начинают и выигрывают	66
Мы должны создать для молодежи ощущение желанности в среде авиастроителей!	67
Отзывы Читателей	68
Из проекта концепции Клуба авиастроителей	69
Органы управления Клуба	70
ИНФОРМАЦИЯ	71
Конференция "Теория и практика технологии производства изделий из композиционных материалов и новых металлических сплавов"	71
АСТО Гарантия: программа "Эксклюзив"	72
Лист рассылки Бюллетеня	73

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Сроки разработки программы развития малой авиации в России могут быть продлены	3	РОССИЯ – полноправный участник создания современного гражданского лайнера "БОИНГ – 787"	10
Предлагается придать программе создания в России малой авиации статус Федеральной целевой программы	3	Иркут и HAL разделили риски в создании нового транспортного самолета	11
Воронежский губернатор Владимир Кулаков назначен руководителем рабочей группы Госсовета по вопросам развития авиапрома	3	Завершены испытания в термобарокамере ЦИАМ отдельных узлов авиадвигателя ВК-1500	11
Путин отметил тревожные тенденции в развитии отечественного авиапрома	3	Холдинг "СУХОЙ" создает современный инженерный центр	12
Христенко утроит авиацию к 2015 году	4	Тяга перспективного авиадвигателя на базе РД-33 будет увеличена до 10 т	12
Христенко предлагает создать Национальный авиахолдинг	4	Вертолет "Ночной охотник", запущенный в серийное производство в Ростове, проходит испытания в Москве	12
Путин поручил правительству подготовить план создания авиастроительной корпорации	5	Компания "Сухой" рассчитывает в 2005 году заключить контракты на поставку 30-40 самолетов в несколько стран	13
Путин пригласил частных инвесторов в российский авиапром	5	В цехе окончательной сборки ВАСО находятся семь дальнемагистральных самолетов Ил-96	13
Христенко: в новом авиахолдинге всем найдется место	6	На АМНТК "Союз" в ближайшие дни будет выпущен новый газотурбинный привод	13
Христенко: глава Объединенной авиакорпорации пока не назначен	6	На Таганрогском АНТК им. Бериева два первых самолета Бе-200 доведут до типовой конструкции	14
Объединять российских авиаторов в Единую Авиастроительную компанию будут менеджеры "Иркута"	6	Boeing намерен активно использовать российских поставщиков	14
"Туполев", "Сухой" и "МиГ" согласились объединиться	7	Создается вариант самолета "Меркурий-6" для силовых структур	14
Эффективное государственно-частное партнерство в авиастроении	7	Готовится контракт на поставку в Китай партии авиадвигателей РД-93	14
Правительство будет управлять "Авиадвигателем" без пермяков	7	Казанские вертолеты вызывают интерес на Ближнем Востоке и в Африке	15
ФКА охладело к "Двигателям НК" в пользу ракетных двигателей	8	"ВОРОНЕЖАВИА" продают по секрету от самой компании	15
ОАО "АВИАДВИГАТЕЛЬ" планирует привлечь \$600 млн. на создание перспективного двигателя ПС-12	8	Под серийное производство авиадвигателей РД-33МК сформирована кооперация	15
"Салют-Энергия" предоставила среднесрочный кредит ФГУП "ММПП "Салют" в объеме 396 млн руб	9	РСК "МиГ" определяет приоритетные разработки исходя из перспектив создания ОАК	15
ОАО "Ильюшин Финанс Ко." на февраль 2005 года погасило свои векселя на сумму 1376 млн руб.	9		
НПО "Сатурн" ожидает подписания контракта на производство двигателей АЛ-55 для индийского УТС	9		
Авиастроительный завод "Сокол" подписал договор с лизинговой компанией "Воздушные Транспортные Системы" на поставку 45 самолетов М101Т	10		
КАПО подключили к самолетизации льгот	10		

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за февраль 2005 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

СРОКИ РАЗРАБОТКИ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ МОГУТ БЫТЬ ПРОДЛЕНЫ

Как сообщил информированный источник в области перспективного развития авиационной промышленности России, рабочая группа по разработке проекта программы развития в стране малой авиации должна в марте текущего года подготовить все предложения по проекту Программы и представить их в правительство на рассмотрение. Далее должно последовать заслушивание проекта в Правительстве, а затем доклад Президенту РФ о разработанном проекте документа.

По мнению источника, вряд ли рабочая группа сможет уложиться в указанные сроки - или программа будет неполноценной, или у правительства попросят продлить срок действия распоряжения и более тщательно проработать программу.

Так как очень много эксплуатантов заинтересованы в реализации программы и в возрождении малой

авиации в стране, то число предложений огромно. Все их надо рассмотреть, связать между собой, найти оптимальный вариант решения, согласовать и утвердить его. Эта работа большого коллектива специалистов, требующая достаточного времени, а также больших усилий по согласованию позиций, обосновал свою точку зрения собеседник "АвиаПорт.Ru".

Отвечая на вопрос об источниках финансирования разрабатываемой программы, источник сказал, что его планируется вести из государственного бюджета страны, из бюджетов субъектов Федерации и с привлечением средств авиакомпаний и авиационных предприятий и иных внебюджетных средств.

источник: *АвиаПорт.Ru*
03.02.05

ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРИДАТЬ ПРОГРАММЕ СОЗДАНИЯ В РОССИИ МАЛОЙ АВИАЦИИ СТАТУС ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ

Разрабатываемой в настоящее время программе создания в России малой авиации и условий для ее использования предлагается придать статус Федеральной целевой программы (ФЦП). Об этом сообщил информированный источник в области перспективного развития авиационной промышленности России. Он уточнил, что такое предложение прозвучало на заседании рабочей группы по разработке программы создания в стране малой авиации.

Источник продолжил, что наиболее сложным вопросом на сегодня является восстановление аэропортовой сети в малодоступных областях. Если ранее в указанных местностях насчитывалось более 1000 аэропортов местных авиалиний, то сейчас их количество сокращено во много раз. В последние годы в 50-60 раз со-

кратился объем авиаперевозок на малых расстояниях. По сути люди лишены конституционного права передвижения по стране из-за невероятной дороговизны авиабилетов. По расчетам, цена авиабилета в среднем составляет 50-70 процентов от средней получаемой зарплаты в регионах. В последнее время на увеличение тарифов на авиаперевозки большое влияние оказывает очень быстрый рост стоимости топлива.

Все аэропорты малой авиации, практически бездействующие, находятся в федеральной собственности. Их планируется передать в ведение субъектов Федерации, отметил собеседник.

источник: *АвиаПорт.Ru*
14.02.05

ВОРОНЕЖСКИЙ ГУБЕРНАТОР ВЛАДИМИР КУЛАКОВ НАЗНАЧЕН РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ГОССОВЕТА ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА

Распоряжением Президента Владимира Путина воронежский губернатор Владимир Кулаков назначен руководителем рабочей группы Госсовета по вопросам развития авиапрома. Его команде нужно будет проанализировать ситуацию в отечественном авиастроении, в

области перевозок, а также разработать программу возрождения отрасли. Первое заседание рабочей группы Государственного Совета состоялось 10 февраля.

источник: телеканал "Воронежская ГТРК"
13.02.05

ПУТИН ОТМЕТИЛ ТРЕВОЖНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ АВИАПРОМА

Владимир Путин обеспокоен конфликтом групповых и национальных интересов в сфере развития авиапрома. В дискуссиях о путях развития авиапрома часто групповые интересы вступали в противоречие с национальными интересами, заявил президент России на заседании президиума Госсовета. Президент отме-

тил также тревожные и негативные тенденции в развитии отечественного авиапрома. "Прежде всего это усиливающаяся неконкурентоспособность гражданской продукции", - отметил Путин.

источник: *РИА "Новости"*
22.02.05

ХРИСТЕНКО УТРОИТ АВИАЦИЮ К 2015 ГОДУ

Министр промышленности и энергетики России Виктор Христенко доложил Владимиру Путину о завершении разработки "Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года".

В документе, оказавшемся в распоряжении "Известий", Минпромэнерго пообещало утроить производство гражданских самолетов и к 2015 году заработать на этом \$5.9 млрд.

Подготовленная Минпромэнерго концепция предусматривает рост российского авиапрома в 2.8 раза в течение ближайших 10 лет. А для этого на внутреннем рынке России уже через 2-3 года должно продаваться не 17, как сейчас, а 40-50 магистральных и региональных самолетов в год. Только такими темпами к 2015 году, по планам ведомства, объем продаж гражданских самолетов российского производства вырастет до \$5.9 млрд.

"Российская авиация имеет все возможности вернуться на глобальный рынок авиационной промышленности не только в военных секторах, где ее позиции еще сохранились, но и в гражданском, и в специальном авиастроении", - заявил Виктор Христенко во вторник на встрече с президентом Владимиром Путиным.

Стратегия развития отечественного авиапрома предусматривает несколько направлений развития отрасли. Во-первых, это поддержание и развитие существующих проектов - продвижение на рынок сертифицированных российских самолетов типа Ил-96, Ту-

204/214, Ту-334. Во-вторых, завершение проекта по созданию региональных самолетов RRJ и ближне-, среднемагистральных самолетов MC-21, а также активное продвижение "нишевых" самолетов. У России есть для этого, в частности, Бе-200 и Ан-124М (совместно с Украиной).

Однако полноценное возвращение России на мировой авиационный рынок может обеспечить только создание нового, "прорывного" продукта, считает замминистра промышленности и энергетики Андрей Реус. Россия, безнадежно отставшая от конкурентов по уровню технологий создания гражданской авиатехники и, главное, по уровню управления самолетостроительными проектами, сегодня не готова потянуть такой проект самостоятельно.

Да и войти в уже существующий консорциум по созданию перспективных авиапроектов (например, B787 или A380) практически невозможно. В Минпромэнерго пока точно не знают, как совершить "прорыв".

В стратегии туманно отмечено, что, возможно, нужно участвовать в крупном проекте одного из четырех мировых авиапроизводителей (Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer) в качестве разработчика и поставщика крупного элемента конструкции.

*источник: газета "Финансовые Известия"
11.02.05*

ХРИСТЕНКО ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАХОЛДИНГ

Глава Минпромэнерго Виктор Христенко предложил создать Национальную объединенную авиастроительную компанию, которая объединила бы всех российских авиапроизводителей.

Выступая на заседании президиума Госсовета, Христенко сказал, что контрольный пакет акций в этой компании должен принадлежать государству. Христенко отметил, что назрела консолидация в авиапромышленности, которая уже прошла в других странах. Целью создания этой компании является сохранение России на рынке военных самолетов и выход на рынок гражданских самолетов. При этом глава Минпромэнерго отметил, что основные авиапроизводители "проявили волю к консолидации".

Христенко сообщил, что создание объединенной компании предусматривает консолидацию активов и бизнеса, причем, по его мнению, это должно идти параллельно. Объединенная компания, по словам Христенко, будет иметь трехуровневую структуру. Первый уровень - сама головная компания, которая будет заниматься выбором проектов. Второй уровень непосредственно будет делиться на производства боевой, гражданской, транспортной авиации и беспилотных аппаратов. И, наконец, третий уровень будет включать в себя спецзаводы.

Говоря об ожидаемых показателях работы компании, Христенко отметил, что суммарная выработка на первом этапе составит \$2,5 миллиарда при соотношении гражданские самолеты - военные самолеты тридцать на семьдесят.

По мнению министра, эта компания должна будет войти в пятерку ведущих мировых авиапроизводите-

лей и в перспективе довести суммарную выручку сначала до \$6 миллиардов, а затем до \$8 миллиардов при равном соотношении гражданская техника военная техника.

По прогнозу Христенко, к 2018 году объем производства должен вырасти до \$14 миллиардов при сохранении количества производственных мощностей и численности занятых в отрасли в 500 тысяч человек.

Глава Татарстана Минтимер Шаймиев отметил в свою очередь, что он бы не стал спешить с созданием объединенной авиастроительной компании. По его мнению, это может негативно сказаться на отдельных авиапредприятиях, которые вышли на конкурентоспособный уровень.

Шаймиев отметил также, что Татарстан совместно с фирмой "Туполева" на Казанском авиазаводе производит самолеты Ту-214. Два самолета уже поставлены в авиакомпанию и подписан контракт на поставку еще десяти самолетов.

"Если дадите мне поручение, то к 2007 году авиазавод сможет производить десять самолетов Ту-214 в год", - сказал Шаймиев.

Кроме того, по его словам, на Казанском авиазаводе будут выпускаться самолеты Ту-334. В ближайшие дни будет получен сертификат о завершении испытаний этого самолета, сказал Шаймиев.

По его словам, четыре самолета планируется выпустить в 2006 году. "Если удвоить финансирование, то в 2007 году мы можем выйти на производство двадцати таких самолетов в год", - сказал глава Татарстана.

*источник: ИА "РИА Новости"
22.02.05*

ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПОДГОТОВИТЬ ПЛАН СОЗДАНИЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

Президент России Владимир Путин поручил правительству подготовить указ с планом действий по исполнению стратегии по созданию Объединенной авиастроительной корпорации, сообщает ИТАР-ТАСС.

"Правительство должно подготовить проект указа с планом действий по исполнению стратегии по созданию авиастроительной компании. Это должен быть единый план, по которому мы должны работать", - заявил президент на выездном заседании президиума Госсовета по проблемам развития авиационной отрасли.

"От того, как мы сможем решить этот вопрос, будет зависеть лицо России и сможет ли она быть интеллектуальной страной, или мы все больше будем скатываться в разряд третьестепенных стран, - отметил президент. - Такие отрасли (как авиапром) нуждаются в поддержке государства".

По словам Путина, "современные способы поддержки этой отрасли государством существуют и используются государством". "До 2008 года наши перевозчики подтвердили заказ на приобретение 138 самолетов отечественного производства, - продолжал президент. - Безусловно, государственная роль в этой отрасли должна быть значительной и, если мы полностью реализуем план, который обсуждали сегодня по созданию холдинга, то сможем добиться желаемого результата. Ни у кого нет сомнения в том, что это правильный выбор".

Как пояснил журналистам глава Минпромэнерго Виктор Христенко, создание Объединенной авиастроительной корпорации "консолидирует все активы самолетостроения". "Это значит, что "Иркут", "МиГ", "Сухой", "Илюшин" и многие другие ведущие фирмы найдут место в корпорации", - сказал он.

Вместе с тем, министр признал, что процесс формирования корпорации займет до двух лет. "Но сегодня принято принципиальное решение и о параллельной консолидации бизнеса. Таким образом произойдет консолидация усилий по выбору продуктового ряда, затрат и т.п., устраняя вредные элементы конкуренции", - сказал Христенко.

Вопрос о том, кто возглавит объединенной авиастроительную корпорацию пока не решен, сказал министр.

"Юридически корпорация будет создана 31 декабря 2006 года, поэтому кто возглавит, пока не решено". Вместе с тем он сообщил, что консорциум созданный сегодня для консолидации бизнеса, возглавит Валерий Безверхний, вице-президент НПО "Иркут".

Христенко также сообщил, что доля государства в авиастроительной корпорации составит на первом этапе 60-70%, но в дальнейшем может меняться по усмотрению акционеров.

*источник: Вести.Ru
22.02.05*

ПУТИН ПРИГЛАСИЛ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ В РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ

Президент РФ Владимир Путин считает необходимым привлечь частные инвестиции в развитие отечественного авиационно-промышленного комплекса. Как передает ИТАР-ТАСС, об этом глава государства заявил сегодня на заседании президиума Госсовета РФ. Оно посвящено состоянию и перспективам развития отечественного авиационно-промышленного комплекса. Как напоминает ИТАР-ТАСС, к этой теме президиум Госсовета обращается впервые.

Президент отметил, что он не против государственной поддержки авиастроения, но отрасль, по его мнению, должна быть эффективной и конкурентоспособной. В борьбе за рынок невозможно опираться исключительно на протекционистские меры, это — прямой путь к стагнации и снижению качества производства, указал Путин.

Глава государства сказал, что ждет от сегодняшнего заседания принятия «окончательных решений о том, каков будет вектор развития авиационной отрасли». «Мы должны определить основные направления развития и долгосрочную стратегию», — сказал он, добавив, что по итогам заседания будут даны «конкретные поручения правительству».

Кроме того, Путин считает, что частным инвестициям должен быть открыт доступ в авиастроение. «Частным инвестициям может и должен быть открыт доступ в авиастроение. Авиастроительный бизнес в целом должен быть коммерчески выгодным и привлекательным», — сказал президент.

Кроме того, он полагает необходимым широкое использование кооперационных связей для наращива-

ния экспортного потенциала потребуются самое широкое использование кооперационных связей. Путин пояснил, что имеет в виду «заинтересованное привлечение иностранного капитала и прогрессивных технологий в российские проекты, а также активное участие отечественных производителей в международных авиационных альянсах».

Президент рассчитывает на то, что «концентрация ресурсов на перспективных направлениях позволит России получить ощутимые результаты уже не в самой далекой перспективе».

В то же время президент выразил обеспокоенность конфликтом групповых и национальных интересов в сфере развития авиапрома. «В дискуссиях о путях развития авиапрома часто групповые интересы вступали в противоречие с национальными интересами», - заявил Путин.

Президент отметил и тревожные и негативные тенденции в развитии отечественного авиапрома. Прежде всего, считает он, это усиливающаяся неконкурентоспособность гражданской продукции.

*источник: ИА «Росбалт». Москва
22.02.05*

ХРИСТЕНКО: В НОВОМ АВИАХОЛДИНГЕ ВСЕМ НАЙДЕТСЯ МЕСТО

Глава Минпромэнерго Виктор Христенко уверен, что в создаваемой объединенной авиастроительной компании найдется место для всех крупнейших российских авиапроизводителей.

В создаваемой компании найдется место и для "Сухого", и для МиГ, и для "Туполева", и для "Иркут", сказал Христенко журналистам после заседания президиума Госсовета. "Их брэнды будут сохранены", - сообщил министр.

По его словам, консолидация активов крупнейших российских авиапредприятий займет до двух лет. Кроме того, принято решение о консолидации бизнеса и государства в области создания объединенной авиастроительной компании.

"Доминанта государства в компании будет несомненна - от 60 до 70% на старт", - подчеркнул Христенко.

"Будут проработаны вопросы по выбору продуктового ряда и портфелю размещения заказов", - сообщил Христенко.

источник: РИА "Новости"
22.02.05

ХРИСТЕНКО: ГЛАВА ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАКОРПОРАЦИИ ПОКА НЕ НАЗНАЧЕН

Вопрос о том, кто возглавит Объединенную авиастроительную корпорацию пока не решен, заявил во вторник министр промышленности и энергетики Виктор Христенко. "Юридически корпорация будет создана 31 декабря 2006 года, поэтому кто ее возглавит, пока не решено", - сказал Христенко.

Вместе с тем он сказал, что консорциум, созданный сегодня для консолидации бизнеса возглавит Валерий Безверхний - вице-президент НПО "Иркут".

Христенко также сообщил, что доля государства в авиастроительной корпорации составит на первом этапе 60-70 процентов, но в дальнейшем может меняться по усмотрению акционеров. Об этом сообщает ИТАР-ТАСС.

источник: Страна.Ру
22.02.05

ОБЪЕДИНЯТЬ РОССИЙСКИХ АВИАТОРОВ В ЕДИНУЮ АВИАСТРОИТЕЛЬНУЮ КОМПАНИЮ БУДУТ МЕНЕДЖЕРЫ "ИРКУТА"

Процессом объединения российских авиационных предприятий в единую авиастроительную компанию будут руководить менеджеры корпорации "Иркут" - самого "частного" российского авиапредприятия, в котором государство контролирует всего 14% акций. Курс на объединение был провозглашен во вторник президентом России Владимиром Путиным на выездном заседании президиума Госсовета.

Как отмечает "Коммерсант", выслушав всех участников заседания, Путин принял решение единолично.

"Вот мне летчик-испытатель написал письмо, а губернатор Нижегородской области передал. Он пишет: когда речь идет об интересах государства, торг здесь неуместен. Я согласен. Будем считать, что решение принято", - заявил президент.

Детали слияния в Объединенную авиастроительную компанию (ОАК) сообщил глава Минпромэнерго Виктор Христенко.

По расчетам реформаторов, к 2015 году ОАК должна сделать нашу страну третьим по значению (после США и Европы) центром мирового авиастроения, отвовав у конкурентов не менее 10% глобального рынка.

Объединительный процесс, руководить которым будет и.о. президента "Иркут" Валерий Безверхий, должен завершиться к концу 2006 года. Ключевая проблема - перевести разноплановые по форме собственности и профилю предприятия под крыло корпорации.

Среди крупных предприятий крайними случаями являются Российская самолетостроительная корпорация МиГ (федеральное государственное унитарное предприятие) и ОАО "Корпорация "Иркут", в котором

казне принадлежит около 14% акций. При этом, как отмечает "Время новостей", МиГ и "Иркут" с конца прошлого года находятся под управлением одной менеджерской команды.

Правительство назначило президента "Иркут" Алексея Федорова генеральным директором МиГ. В связи с этим на первом месте работы он ушел в отпуск, передав исполнение своих полномочий вице-президенту "Иркут" Валерию Безверхих.

Одной из самых важных (и болезненных) проблем, которую ему предстоит решить, это выбор проектов, которые придется закрыть как неперспективные. О том, что это произойдет, он недвусмысленно сказал членам Госсовета.

Комментируя слова Христенко о сохранении нынешнего количества работающих в отрасли (500 тысяч человек), Безверхих уточнил: "Ну, это на перспективу, к 2015 году. А на ближайшие годы - сплошные сокращения".

Соотношение частной и государственной собственности в ОАК, как сказал Христенко, определится в результате аудита отрасли. Однако он предсказал, что доля государства будет доминирующей: не менее 60-70%.

источник: www.newsru.com
24.02.05

"ТУПОЛЕВ", "СУХОЙ" И "МИГ" СОГЛАСИЛИСЬ ОБЪЕДИНИТЬСЯ

Главы крупнейших российских авиастроительных компаний - "Туполев", "Сухой" и "МиГ" - подтвердили необходимость вхождения в Единую авиастроительную компанию, сообщает РИА "Новости".

О стремлении консолидировать усилия заявил во вторник на заседании Госсовета генеральный конструктор и президент фирмы "Туполев" Игорь Шевчук. "Сегодня у нас есть четыре типа сертифицированных летательных аппаратов, выпускаемых серийно - Ту-334, Ту-204, Ту-214 и Ил-96", - сказал он, подчеркнув, что для того, чтобы не потерять рынок России и СНГ необходимо организовать массовый выпуск этих типов самолетов.

Кроме того, "необходимо выбрать максимально два прорывных проекта, которые могут появиться через семь-восемь лет, но соответствовать лучшим мировым образцам авиатехники", уточнил глава фирмы "Туполев".

В свою очередь идею создания Единой авиастроительной компании поддержал президент АХК "Сухой" Михаил Погосян. "Только ориентация на международ-

ный рынок - единственный путь для нашей авиапромышленности", - подчеркнул он. Генеральный директор корпорации "МиГ" Алексей Федоров напомнил, что его компания была в числе инициаторов идеи объединения. "Сам факт того, что здесь, за одним столом сидят "МиГ" и "Сухой", которые всю жизнь конкурировали, говорит о том, что мы можем сделать выбор оптимального проекта, который так необходим обществу и государству", - сказал он.

Напомним, что ранее на заседании Госсовета президент РФ Владимир Путин выразил сильную обеспокоенность состоянием отечественной авиационной промышленности. По его мнению, для выхода из кризиса и повышения конкурентоспособности необходимо консолидировать усилия всех авиапроизводителей и привлечь частные инвестиции, в том числе и из-за рубежа.

*источник: lenta.ru
22.02.05*

ЭФФЕКТИВНОЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В АВИАСТРОЕНИИ

Подписание 12 февраля договора между ОАО 'Финансовая Лизинговая Компания' и ФГУП 'КАПО им. С.П.Горбунова' на строительстве 10 самолетов Ту-214 свидетельствует о эффективном государственно-частном партнерстве в авиастроении, начало реализации комплекса мер, определенных стратегией развития авиационной промышленности - заявил в связи с этим событием заместитель министра промышленности и энергетики А.Реус. 'Российская авиационная промышленность способна удовлетворить спрос на рынке России'.

Все самолеты, предусмотренные подписанным договором, будут переданы авиакомпании 'Трансаэро' в лизинг в соответствии с контрактом, заключенным с ОАО 'Финансовая лизинговая Компания' 5 февраля 2005 г. Г-н А.Реус отметил:

'Схема финансового лизинга в настоящее время один из способов сохранить потенциал отечественной авиационной промышленности, а также дать возможность авиаперевозчикам обновить авиационный парк,

самолетами соответствующими международным требованиям.

Кроме того, лизинговые схемы позволяют привлечь оборотные средства в авиационную промышленность, что необходимо для строительства новых самолетов.

Министр промышленности и энергетики В.Христенко отметил 'Мы убеждены, что совместные действия государства, промышленности, авиаперевозчиков с участием частных предпринимателей сделают российскую авиационную промышленность способной удовлетворить спрос на рынке России и СНГ по гражданским магистральным и региональным самолетам'.

*источник: AVIA.RU
14.02.05*

ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ "АВИАДВИГАТЕЛЕМ" БЕЗ ПЕРМЯКОВ

Вчера премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал распоряжение об утверждении кандидатов от государства для избрания в совет директоров ОАО "Авиадвигатель" (пермское конструкторское бюро, 45% акций находится в федеральной собственности).

Впервые за последние годы в списке кандидатов не оказалось представителей областной власти. В 2003 году в совет входили замгубернатора Анатолий Темкин, руководитель УФАС Светлана Левченко и ГФИ по Пермской области Николай Фадеев. Г-н Фадеев, который сейчас возглавляет совет директоров "Авиадвигателя", в правительственный список также не попал. Источник "Ъ" в совете директоров ОАО "Авиадвигатель" предположил, что другие акционеры "Авиадвигателя" из числа Pratt&Whitney и ОАО "Сатурн" также не будут выдвигать г-на Фадеева.

В самом списке-2005 присутствуют замдиректора департамента Минпромэнерго Валерий Воскобойников, начальник отдела управления Росимущества Владимир Максименко, а также ряд чиновников Роспрома и Росимущества уровня замначальника отдела.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
03.02.05*

ФКА ОХЛАДЕЛО К "ДВИГАТЕЛЯМ НК" В ПОЛЬЗУ РАКЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Как стало известно "Ъ", правительство РФ наложило неофициальный запрет на создание корпорации "Двигатели НК", планы по формированию которой обсуждались весь 2004 год. Вероятно, в 2005 году появится корпорация производителей ракетно-космической техники "Российские ракетные двигатели" (РРД), которая, судя по всему, рассматривалась как альтернативный "Двигателям НК" проект. Предполагается, в РРД войдет воронежское Конструкторское бюро химавтоматики (КБХА) и Воронежский механический завод (ВМЗ).

Планы по созданию корпорации "Двигатели НК", которая объединила бы предприятия оборонной и ракетно-космической отрасли, появились в Росавиакосмосе в 2003 году. Планировалось, что в нее войдет СНТК им. Кузнецова, ОАО "Моторостроитель", Самарское конструкторское бюро машиностроения, "Металлист-Самара", ОАО "Казанское моторостроительное ПО" и АО "Авиамотор" (Казань). Но в марте прошлого года Росавиакосмос был реорганизован в Федеральное космическое агентство (ФКА). Фактически ОАО "Моторостроитель" оказалось в подчинении у ФКА, поскольку контрольный пакет предприятия принадлежит государству, а его продукция предназначена в основном для космической отрасли. Одновременно гендиректор "Моторостроителя" Игорь Шитарев начал лоббировать в ФКА создание другого холдинга, который мог бы объединить предприятия, которые производят продукцию для космической отрасли, - "Российские ракетные двигатели".

В июле прошлого года в Федеральном космическом агентстве прошло совещание о создании оборонно-промышленного холдинга "Российские ракетные двигатели". На первом этапе, согласно предложенной структуре, в холдинг должны были войти восемь компаний, специализирующихся на разработке и производстве космических и ракетных двигателей: воронежские "Турбонасос", механический завод, Конструкторское бюро химавтоматики и другие предприятия. Управляющей компанией холдинга предполагалось сделать либо Государственный космический научно-про-

изводственный центр имени М.В.Хруничева, либо ОАО "НПО "Энергомаш" им. В.П.Глушко". Таким образом, "Двигатели НК" и "Российские ракетные двигатели", по сути, оказались конкурирующими проектами. Однако еще в сентябре прошлого года тогдашний гендиректор ВМЗ Анатолий Часовских заявил, что идея создания нового холдинга "приказала долго жить", а сейчас в ФКА разрабатывается концепция формирования трех других холдингов по производству тяжелых, средних и легких ракетносителей.

Тем не менее в ФКА, судя по всему, победила концепция по созданию холдинга РРД, в котором в отличие от проекта по формированию "Двигателей НК" предусмотрено участие воронежских предприятий. Как стало известно "Ъ", правительство РФ фактически приостановило создание корпорации "Двигатели НК".

Источник "Ъ" в ОАО "Моторостроитель" рассказал, что вопрос о создании корпорации все еще находится в стадии рассмотрения, но "принципиальное решение принято". "ФКА буквально продавало это решение, потому что агентству необходимо объединить профильные предприятия в контролируемый холдинг, это важно для всей дальнейшей работы", - отметил источник. В агентстве комментировать эту информацию отказались. "Я не могу подтвердить или опровергнуть эти сведения, но документы по "Двигателям НК" и по "Российским ракетным двигателям" находятся на рассмотрении в правительстве РФ, и, сколько продлится это рассмотрение, не знает никто", - добавил собеседник "Ъ".

Не исключено, что отрицательное решение по формированию "Двигателей НК" принято в связи со сменой руководства агентства. В начале года распоряжением председателя правительства РФ Михаила Фрадкова от должности замруководителя ФКА освобожден генерал-лейтенант Главного разведывательного управления в отставке Георгий Полищук.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
03.02.05*

ОАО "АВИАДВИГАТЕЛЬ" ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ ПОРЯДКА \$600 МЛН. НА СОЗДАНИЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО ДВИГАТЕЛЯ ПС-12

Как заявил заместитель главного конструктора предприятия Олег Белопотапов, предприятие планирует привлечь на создание перспективного двигателя ПС-12 для ближне-и среднемагистральных самолетов порядка \$600 млн.

Новые разработки компании представляются потенциальным инвесторам в рамках проходящей в Москве презентации экономического и инвестиционного потенциала Пермской области в посольствах иностранных государств. По словам заместителя главного инженера, в двигателе ПС-12 использованы последние достижения современных технологий, новейшие конструкционные решения, его отличает малая масса и высокая экономичность. О. Белопотапов считает, что, несмотря на большую сумму требуемых инвестиций, продукция, в конечном счете, должна быть востребована, и участие в проекте принесет огромные прибыли. Он напомнил, что создание авиадвигателя нового поколения на конкурсной основе для ближне-и среднемагистрального самолета предусмотрено федераль-

ной целевой программой развития гражданской авиационной техники в 2002-2010 годах и на период до 2015 года.

Г-н Белопотапов также сообщил, что сроки создания общенационального Центра двигателестроения на базе предприятий Пермского моторостроительного комплекса несколько затягиваются, что, конечно же, не радует. Планы были скорректированы в связи с реорганизацией правительственной структуры в минувшем году. Получилось так, что решения принимались одним правительством, а когда их нужно было реализовать, - состав правительства сменился.

Заместитель главного конструктора не стал прогнозировать окончательные сроки создания центра, подчеркнув, что стратегией занимается управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс", а "Авиадвигатель" - только часть структуры.

*источник: www.permoboz.ru
03.02.05*

"САЛЮТ-ЭНЕРГИЯ" ПРЕДОСТАВИЛА СРЕДНЕСРОЧНЫЙ КРЕДИТ ФГУП "ММПП "САЛЮТ" В ОБЪЕМЕ 396,5 МЛН РУБ

Открытое акционерное общество "Салют-Энергия" предоставило среднесрочный (не более 3-х лет) кредит Федеральному государственному унитарному предприятию "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ФГУП "ММПП "Салют") в объеме 396,537 млн руб. под развитие производства. Агентству МФД-ИнфоЦентр в ОАО "Салют-Энергия" отказались прокомментировать условия сделки, однако пояснили, что ставка кредита несущественно отличается от ставок по публичным долговым обязательствам общества.

Как пояснили агентству МФД-ИнфоЦентр в "Салюте", данный кредит получен с целью запуска в производство новой продукции, а именно авиадвигателя 5-го поколения. Сделка одобрена внеочередным собранием акционеров ОАО "Салют-Энергия", состоявшимся 4 февраля 2005 г. Сумма сделки - 396,537 млн руб. - составляет 5 293,51% от стоимости активов эмитента.

Напомним, что стоимость активов ОАО "Салют-Энергия" на 30 сентября 2004 г. составляла 7,491 млн руб.

ФГУП "ММПП "Салют" ведет свою историю с 1912 г. - времени начала серийного производства авиационных двигателей в России. С 1984 г. здесь начато серийное производство реактивного двигателя АЛ-31Ф для самолета Су-27.

ФГУП "ММПП "Салют" владеет всеми современными технологиями производства газотурбинных двигателей, такими как ионная имплантация, электронно-лучевая сварка, вакуумное осаждение покрытий, скоростное протягивание, вибрационное сверление и развертывание, глубинное шлифование, изотермическая штамповка, монокристаллическое и вакуумное литье и др.

источник: ИА "МФД"
14.02.05

ОАО "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." НА ФЕВРАЛЬ 2005 ГОДА ПОГАСИЛО СВОИ ВЕКСЕЛЯ НА СУММУ 1376 МЛН РУБ.

В первых числах февраля 2005 года ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) завершило плановое погашение векселей, причитавшихся к уплате в период с 15 января по 1 февраля. Общая сумма, выплаченная за указанный период держателям простых векселей ИФК, составила 237 млн рублей, сообщается в пресс-релизе компании.

С начала действия вексельной программы ИФК в 2003 г. было выпущено и размещено среди поставщиков оборудования и комплектующих для новых самолетов семейства Ил-96 и Ту-204 простых векселей на сумму 2081 млн руб., из которых по состоянию на февраль 2005 года их погашено на 1376 млн руб. Оставшиеся 705 млн руб. ИФК планирует погасить до конца 2005 года. Одновременно в течение текущего года планируется дальнейшее развитие вексельной программы

ИФК путем эмиссии простых векселей на сумму около 1,5 млрд рублей.

Вексельная программа подразумевает выпуск и размещение краткосрочных (до 12 месяцев) простых векселей ИФК. Векселя выпускаются для оплаты части затрат ИФК по приобретению самолетов, двигателей и комплектующих на финальном этапе строительства новых Ил-96 и Ту-204. Погашение векселей производится после передачи заказчику нового воздушного судна.

Крупнейшими операторами векселей ИФК выступают АКБ "Национальный Резервный банк" и "Внешэкономбанк".

источник: ИА "Финмаркет"
03.02.05

НПО "САТУРН" ОЖИДАЕТ ПОДПИСАНИЯ КОНТРАКТА НА ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ АЛ-55 ДЛЯ ИНДИЙСКОГО УТС

НПО "Сатурн" ожидает подписания контракта на производство двигателей АЛ-55 для индийского учебно-тренировочного самолета (УТС) НТ-36. Об этом на выставке Aero India 2005 сообщил заместитель генерального директора компании "Рособоронэкспорт", руководитель делегации "Рособоронэкспорта" на салоне Aero India 2005 Виктор Комардин.

По его словам, "Сатурн" выиграл тендер ВВС Индии в 2003 г. в борьбе с французской фирмой. В 2004 г. завершилась процедура оформления двух контрактов - на испытание и производство "Сатурном" двигателей АЛ-55 и на последующее лицензионное производство этих двигателей в Индии. "Контракты запарфированы, т.е. согласованы все цены и сроки", - сообщил Комардин. В настоящее время, по его словам, исполнитель и заказчик ожидают подписания межправительственного соглашения по этим контрактам, после чего они вступят в силу. Комардин отказался сообщить стоимость и объем контракта, однако отметил, что он будет очень выгодным и объемным.

В то же время на стенде корпорации ХАЛ корп. АРМС-ТАСС сообщили, что ВВС Индии требуется около сотни таких самолетов. Индийская корпорация на сегодня выполнила электронный макет перспективного дозвукового УБС НТ-39, который унифицирован с НТ-36 по двигателю, что значительно снижает стоимость его разработки. Как сообщили корп. АРМС-ТАСС представители корпорации ХАЛ, большое количество элементов конструкции планера НТ-39 будет выполнена из композиционных материалов. Самолет будет иметь стеклянную кабину пилота и оборудован ЭДСУ.

Самолет будет оснащаться двумя двигателями АЛ-55 тягой 2200 кгс, в то время как на однодвигательном варианте устанавливается АЛ-55 тягой 1760 кгс. В то же время в НПО "Сатурн" сообщили, что никаких переговоров по УБС НТ-39 между российской и индийской сторонами не ведутся. В проработанных контрактах речь идет только об однодвигательном НТ-36.

источник: АРМС-ТАСС
13.02.05

АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "СОКОЛ" ПОДПИСАЛ ДОГОВОР С ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИЕЙ "ВОЗДУШНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ" НА ПОСТАВКУ 45 САМОЛЕТОВ М101Т

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" подписал договор с лизинговой компанией "Воздушные Транспортные Системы" (ВТС) на поставку самолетов М101Т. Контракт предполагает поставку 45 самолетов в период с 2005 по 2007 гг. Первые восемь машин будут переданы заказчику уже осенью этого года.

"Подписанный договор является первым контрактом на такое количество воздушных судов за всю современную историю российского гражданского авиастроения", - сказал Генеральный директор завода Михаил Шибяев, - "Контракт стал результатом двухлетней работы завода и главного акционера предприятия Группы компаний "Каскол" по продвижению самолета на рынок". В рамках сотрудничества с ВТС завод "Сокол" обеспечит создание баз технического обслуживания и ремонта самолетов М101Т, а также подготовку летного и инженерно-технического состава.

Компания "Воздушные Транспортные Системы" намерена передавать самолеты М101Т в лизинг существующим и создающимся авиакомпаниям для эксплуата-

ции на внутренних линиях. Это, в частности, позволит установить авиасообщение между населенными пунктами, где из-за малого пассажиропотока было экономически нецелесообразно использовать региональные самолеты типа Ан-24 или Як-40.

Турбовинтовой самолет М101Т способен перевозить до 6 пассажиров на расстояние до 1100 км со скоростью до 420 км/час. Благодаря усиленной конструкции шасси М101Т может базироваться на грунтовых аэродромах. М101Т - единственный российский самолет этого класса, сертифицированный в России. Ожидается, что новые М101Т смогут заменить самолеты Ан-2, которые уже практически полностью выработали свой ресурс. М101Т - первый отечественный самолет, разработка, сертификация и производство которого полностью финансируется частным капиталом, без привлечения средств государственного бюджета.

*источник: НАЗ "Сокол"
10.02.05*

КАПО ПОДКЛЮЧИЛИ К САМОЛЕТИЗАЦИИ ЛЬГОТ

В Казани произойдет подписание предварительного договора между ФГУП "КАПО им. С.П. Горбунова", ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) и авиакомпанией "Трансаэро" (Москва) на приобретение 10 среднемагистральных лайнеров Ту-214 производства КАПО. Договор подписывается в рамках выполнения инвестиционного соглашения с Министерством экономического развития и торговли (МЭРТ) РФ, которое освободило "Трансаэро" от уплаты таможенных платежей на ввоз иностранных самолетов. "Трансаэро" является первой частной российской авиакомпанией, она была создана в 1991 году сразу после прекращения существования Советского Союза. В настоящее время парк самолетов "Трансаэро" состоит из шести Boeing 737 и семи Boeing 767.

Как сообщила пресс-служба Минтранса РФ, на церемонию заключения договора прибудет руководитель Департамента государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии Минтранса России Карл Руппель, отвечающий за обновление авиационной техники. Договором предусматривается осуществление прямой продажи КАПО всех 10 самолетов Ту-214 ФЛК, через которую технику пред-

полагается передать в лизинг авиаперевозчику сроком на 15 лет. По информации "Ъ", лизинговый договор между ФЛК и "Трансаэро" на эксплуатацию казанских машин уже подписан, но его подробности до церемонии подписания участниками не раскрываются. Однако, как стало известно "Ъ", в этом году КАПО намерено сдать лизингодателю одну машину, еще четыре - не ранее 2006 года. Сроки сдачи остальных 5 лайнеров пока не определены.

Договор подписывается "Трансаэро" в рамках выполнения инвестиционного соглашения с МЭРТ России, которое освободило авиаперевозчика от уплаты таможенных платежей на ввоз иностранных самолетов. По соглашению до конца 2007 года авиакомпания "Трансаэро" обязалась приобрести или взять в лизинг не менее чем на пять лет новые самолеты семейства Ту 204/214 и до 15 февраля 2005 года заключить соответствующие договоры. В противном случае - в трехмесячный срок вернуть в бюджет неуплаченные таможенные пошлины в размере \$127,5 млн.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
12.02.05*

РОССИЯ - ПОЛНОПРАВНЫЙ УЧАСТНИК СОЗДАНИЯ СОВРЕМЕННОГО ГРАЖДАНСКОГО ЛАЙНЕРА "БОИНГ - 787"

Россия - полноправный участник создания самого современного гражданского авиалайнера корпорации "Боинг" - "Боинг-787".

Корпорация приняла решение серьезно сотрудничать с Россией при проектировании самого нового и современного самолета, рассказал в эксклюзивном интервью корр. ИТАР-ТАСС президент компании "Боинг - Россия/СНГ" Сергей Кравченко. Он участвовал в работе Второго российско-американского технологического симпозиума в Станфордском университете.

Как напомнил Кравченко, в ноябре 2004 года президент "Боинга" Гарри Стоунсайфер в ходе визита в Россию подписал соглашение, в рамках которого заключены и уже выполняются многомиллионные кон-

тракты, связанные с созданием этого самолета. Именно в связи с этим проектом наш конструкторский центр в Москве, отметил Кравченко, вырос по инженерному составу до тысячи человек, а его общая численность достигла 1,7 тыс. человек. Сейчас он является крупнейшим инженерным центром корпорации "Боинг" за пределами США.

"Боинг-787" станет первым самолетом в истории гражданской авиации, который будет сделан из композиционных материалов.

*источник: ИТАР-ТАСС
23.02.05*

ИРКУТ И HAL РАЗДЕЛИЛИ РИСКИ В СОЗДАНИИ НОВОГО ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА

ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут» (НПК «Иркут») распространило заявление о начале совместной работы с Hindustan Aeronautics Ltd (HAL, Индия) по созданию многоцелевого среднего транспортного самолета (МТА) на условиях разделения риска. Итоговое соглашение было достигнуто в Бангалоре (Индия) в рамках выставки Aero India-2005, проходящей с 6 по 13 февраля. По информации НПК «Иркут», в ближайшие десять лет в мире может быть продано порядка 570 самолетов этого класса на общую сумму \$45 млрд. Однако аналитики считают этот объем завышенным и предполагают, что именно поэтому проект реализуется с условием разделения рисков.

НПК «Иркут» создана в сентябре 2002 года, в ее состав входят Иркутский авиазавод, ОАО «ТАНТК им. Бериева», ЗАО «Техсервисавиа», ЗАО «БеТа-Ир» (Таганрог), ЗАО «ОКБ «Русская авионика» (Жуковский), ЗАО «Итела» (Рыбинск) и ЗАО «ИркутавиаСТЕП». В 2003 году корпорация приобрела более 75% акций ОКБ им. Яковлева. 70,6% акций корпорации напрямую принадлежит менеджменту, в том числе 26,7% — Алексею Федорову. Принадлежащие государству 13,8% акций переданы в управление ОАО «АХК «Сухой». По данным РТС на 11 февраля 2005 года, капитализация компании составила \$504 млн.

В начале этого года НПК «Иркут» закончил поставку в Индию 10 истребителей Су-30МКИ. Таким образом, корпорация «Иркут» завершила реализацию поставочного этапа многолетнего контракта, предусматривавшего реализацию Индии 50 истребителей Су-30МКИ. Корпорация «Иркут» и HAL в ходе выставки достигли договоренности о производстве в Индии ряда компонентов Су-30МКИ, которые будут устанавливаться на самолетах, предназначенных для третьих стран.

Накануне выставки президент НПК «Иркут» Алексей Федоров подтвердил готовность приобретения МТА, проект которого разрабатывается совместно с индийской компанией HAL, российской стороной. «У нас был один очень принципиально важный вопрос, связанный с тем, что российское Министерство обороны должно было подтвердить заказ российских ВВС на закупку военно-транспортных самолетов российской версии, создаваемых по программе МТА», — сообщил господин Федоров. Впрочем, тогда он отказался гово-

рить о возможном количестве закупаемых самолетов для российских ВВС.

Вчера НПК «Иркут» распространило сообщение о подписании соглашения о начале совместной работы НПК «Иркут» с Hindustan Aeronautics Ltd (HAL, Индия) по созданию многоцелевого среднего транспортного самолета (МТА) на условиях разделения риска. Это соглашение, достигнутое в Бангалоре (Индия) в рамках выставки Aero India-2005, стало продолжением сотрудничества НПК Иркут с индийской авиакомпанией. В ходе выставки компания «Сухой» и корпорация «Иркут» провели переговоры о создании в Индии сервисного технического центра для послепродажного обслуживания самолетов марки «Су». Кроме того, НПК «Иркут» представляет на выставке Aero India учебно-тренировочный самолет Як-130, который в перспективе может также использоваться в качестве легкого ударного самолета. По сообщению пресс-службы НПК «Иркут», в настоящее время обсуждается возможность поставки этого самолета в Индию.

Президент НПК «Иркут» Алексей Федоров заявил "Ъ" о продолжении совместной работы с HAL на новом уровне по созданию многоцелевого среднего транспортного самолета МТА на условиях разделения риска. Стороны самостоятельно финансируют разработку самолета и взаимодействуют с самого начального этапа проектирования, которое осуществляется силами «распределенного конструкторского бюро». По оценке экспертов, в ближайшие десять лет в мире может быть продано порядка 570 самолетов этого класса на общую сумму \$45 млрд. Впрочем, аналитик компании «БрокерКредитСервис» Вячеслав Жабин считает объем реализации в 570 самолетов завышенным, так как рынок таких самолетов оценивается скептически. «Несмотря на то что региональные самолеты являются приоритетным направлением развития, правительство России не дает гарантий по заказам. Возможно, именно поэтому проект создания МТА реализуется «Иркутом» и HAL на условиях разделения рисков», — отмечает господин Жабин.

*источник: газета Коммерсант - Иркутск
14.02.05*

ЗАВЕРШЕНЫ ИСПЫТАНИЯ В ТЕРМОБАРОКАМЕРЕ ЦИАМ ОТДЕЛЬНЫХ УЗЛОВ АВИАДВИГАТЕЛЯ ВК-1500

В конце прошлого года удалось завершить испытания в термобарокамере Государственного научного центра "Центральный институт авиационного моторостроения имени П.И. Баранова" (ЦИАМ) отдельных узлов авиационного двигателя ВК-1500, создаваемого на госпредприятии Завод им. Климova в Санкт-Петербурге. Об этом сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По его словам, в настоящее время авиадвигатель ВК-1500 находится на доработке. Изменения, в частности, вносятся в некоторые элементы топливной аппаратуры. По данным источника, создание ВК-1500, как его самолетного варианта, так и вертолетной версии, сталкивается в последнее время со значительными финансовыми затруднениями. Источник напомнил, что первый запуск двигателя ВК-1500 состоялся 18 мая 2001 года. В декабре 2002 года успешно проведена макетная

комиссия. На сегодня получены хорошие результаты первых 120-часовых длительных испытаний двигателя, имеются только мелкие замечания, что даже не характерно при создании новой техники. Кроме того, двигатель успешно прошел этап испытаний на высотно-климатические характеристики и работу в условиях низких температур - до минус 40 градусов Цельсия.

Отвечая на вопрос о сроке завершения сертификации авиадвигателя ВК-1500, источник отметил, что сроки сертификации являются "заложником" финансирования тематики, производимой полностью за счет участников программы создания двигателя.

Можно предположить, что завершения сертификации ВК-1500 может состояться в текущем году.

*источник: АвиаПорт.Ru
03.02.05*

ХОЛДИНГ "СУХОЙ" СОЗДАЕТ СОВРЕМЕННЫЙ ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР

Холдинг "Сухой" объявил о своем намерении создать современный инженерный центр. По данным, полученным корреспондентом ИА REGNUM в пресс-службе холдинга, директор компании "Сухой" по информационным технологиям Александр Грушевский сообщил, что в настоящее время на Новосибирском авиационном производственном предприятии (НАПО) им. В. П. Чкалова осуществляются работы по созданию современного компьютерного инженерного центра, оснащенного автоматизированной системой проектирования Unigraphics. Это система, используемая в мировой аэрокосмической промышленности, автомобилестроении, общем машиностроении и предназначенная для решения комплексных задач, стоящих перед инженерами на всех этапах создания сложных технических изделий, отметил А. Грушевский. В Новосибирске Unigraphics будет применяться для подготовки производства первого опытного образца нового пассажирского самолета RRJ, которое запланировано

на 2005 год. По словам главного конструктора автоматизированных систем управления НАПО им. В. П. Чкалова Евгения Солдатова, в новом инженерном центре будет установлено 40 графических рабочих станций, оснащенных системой Unigraphics.

А. Грушевский также сообщил, что, согласно принятой стратегии развития информационных технологий компании "Сухой", создающийся в Новосибирске центр станет одним из инженерно-интеллектуальных центров компании, объединенных единым информационным пространством. Завершить первый этап этой работы планируется весной 2005 года. Использование единого информационного пространства значительно улучшит качество изделия, сократит затраты на его создание и ускорит запуск в серийное производство как новых самолетов, так и модификаций уже имеющихся моделей, уверены в компании.

источник: www.regnum.ru
02.02.05

ТЯГА ПЕРСПЕКТИВНОГО АВИАДВИГАТЕЛЯ НА БАЗЕ РД-33 БУДЕТ УВЕЛИЧЕНА ДО 10 Т

Генеральный директор ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В.В. Чернышева" (ММП им. Чернышева) Александр Новиков сообщил корреспонденту "АвиаПорт.Ru", что в настоящее время разработчик авиадвигателей для самолетов "МиГ" ФГУП Завод им. Климова (Санкт-Петербург) ведет работы по дальнейшему увеличению тяги авиадвигателя на базе РД-33 до уровня 10 т.

Как истребители типа МиГ-29 имеют много модификаций, так же и двигатель РД-33 имеет много вариантов исполнения и постоянно совершенствуется, подчеркнул Глава ММП им. Чернышева. По его словам, на сегодня РД-33 имеет модификации по сериям (сер.1, сер.2, сер.3), по применению (морской РД-33МК), ведутся и работы по его дальнейшему совершенствованию.

В настоящее время в серийном производстве находится авиадвигатель РД-33 третьей серии. В основном, все готовые самолеты оснащаются двигателями этой серии, в частности, истребители МиГ-29СМТ, отгружаемые по линии экспорта. Он отметил также, что на палубных истребителях МиГ-29К/КУБ, поставка которых планируется на 2007-2009 гг. в Индию, будут устанавливаться двигатели РД-33МК следующей модификации с увеличенной до 9 т тягой вместо 8,3 т у базового двигателя, с повышенными ресурсом и надежностью.

источник: АвиаПорт.Ru
21.02.05

ВЕРТОЛЕТ "НОЧНОЙ ОХОТНИК", ЗАПУЩЕННЫЙ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО В РОСТОВЕ, УСПЕШНО ПРОХОДИТ ИСПЫТАНИЯ В МОСКВЕ

Генеральный директор ОАО "Роствертол" (Ростовский вертолетный завод) Борис Слюсарь сообщил, что вертолет Ми-28Н, получивший имя "Ночной охотник", успешно проходит испытания в Москве. Разработчиком машины нового поколения выступил ОАО "МВЗ им. Миля", находящийся в столице, а серийное производство "Ночных охотников" начато на Ростовском вертолетном заводе.

Слюсарь отметил, что отправленный на испытания в начале января вертолет успешно летает, совершая до 4-х полетов в день. По оценкам специалистов, это очень много для машины, так как после каждого полета надо расшифровать и анализировать данные: в машине установлена специальная аппаратура, а сами полеты носят статус научных. "Наша задача - до конца года получить предварительное заключение авиации, в котором будут даны оценки," рассказал генеральный директор предприятия. Он пояснил, что после этого машина может быть поставлена на вооружение. В соответствии с госзаказом в этом году необходимо сделать две машины.

Серийное производство вертолета Ми-28Н было начато на "Роствертоле" согласно государственной программе модернизации Вооруженных Сил РФ, утвержденной Президентом России. Предполагается, что этими машинами будут укомплектовываться боевые части ВВС РФ. До 2010 года планируется поставить министерству обороны 50 таких машин.

Ударный вертолёт "Ночной охотник" Ми-28Н называют боевым комплексом 4 поколения. Машина предназначена для поиска и уничтожения танков, бронетехники, живой силы противника, уничтожения защищенных объектов и поражения площадных целей, оборонительных сооружений, борьбы со скоростными, низколетящими летательными аппаратами противника, уничтожения малоскоростных воздушных целей. Боевые задачи "Ночной охотник" способен выполнять днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях.

источник: сайт "ЮФО.Ru"
10.02.05

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" РАССЧИТЫВАЕТ В 2005 ГОДУ ЗАКЛЮЧИТЬ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ 30-40 САМОЛЕТОВ В НЕСКОЛЬКО СТРАН

Компания "Сухой" рассчитывает в текущем году заключить контракты на поставку 30-40 самолетов марки "Су" в несколько стран. Об этом на 5-м международном аэрокосмическом салоне Aero India 2005 сообщил генеральный директор компании Михаил Погосян.

"Мы находимся на финальной стадии переговоров по продвижению двухместного многоцелевого истребителя Су-30МК и одноместного модернизированного истребителя Су-27СМ, и я думаю, что в течение этого года контракты на поставку более 30-40 самолетов будут подписаны", - заявил Погосян.

По его словам, речь идет о поставках самолетов в страны ЮВА, в том числе Таиланд, а также ряд других стран, где "наша продукция имеет устойчивый авторитет и хорошие перспективы". Выполнение этих контрактов обеспечит надежную работу предприятий комплексов "Сухой" и "Иркут" и их смежников на ближайшие несколько лет, заявил Михаил Погосян. Он также отметил, что трагедия в ЮВА, связанная с цунами, скорее всего не повлияет на оговариваемые сроки поставок в

Таиланд, а также установленных в уже заключенном контракте с Малайзией, как это произошло в случае с Индонезией. Погосян также сообщил, что в 2005 году комплекс "Сухой" планирует совместно с "Иркутом" и другими предприятиями кооперации начать модернизацию до уровня окончательной конфигурации самолетов Су-320МК и Су-30МКИ индийских ВВС. По его словам, все договоренности с индийской стороной по этому вопросу должны быть оформлены в первой половине года.

В 2004 году на экспорт и Министерству обороны России поставлено около 50 самолетов марки "Су". В настоящее время "Сухой" имеет портфель заказов на сумму свыше 1 млрд дол. Общий портфель заказов на самолеты марки "Су", включая лицензионное производство, превышает 4 млрд дол.

*источник: АРМС-ТАСС
12.02.05*

В ЦЕХЕ ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ СБОРКИ ВАСО НАХОДЯТСЯ СЕМЬ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-96

В цехе окончательной сборки Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) находятся семь дальнемагистральных самолетов Ил-96, сообщил "Интерфаксу" заместитель гендиректора ЗАО "Ильюшин-финанс Ко" Юрий Островский.

"В цехе окончательной сборки ВАСО находятся два транспортных самолета Ил-96-400Т с удлиненным фюзеляжем, а также четыре практически собранных планера пассажирских самолетов типа Ил-96-300. Пятый планер самолета этого типа находится в сборке. Итого есть фактически семь планеров самолетов Ил-96", - сообщил Ю.Островский.

По его словам, в 2005 году будут сданы заказчику строящиеся для Кубы два самолета Ил-96-300. "Возможна поставка нескольких машин отечественным авиакомпаниям. Однако договоры на их поставку еще не подписаны", - заявил Ю.Островский. По его словам,

из находящихся в высокой степени заводской готовности самолетов Ил-96 две машины могут быть быстро достроены для "Аэрофлота".

Он напомнил, что в 2004 году ВАСО передало авиакомпании "КрасЭйр" два дальнемагистральных самолета Ил-96-300, которые первоначально предназначались для "Аэрофлота". По словам собеседника агентства, в 2005 году может быть осуществлена поставка "Аэрофлоту" двух самолетов Ил-96-300, оснащенных всем необходимым дополнительным бортовым оборудованием для полетов на международных авиалиниях в соответствии с требованиями ИКАО.

*источник: "Интерфакс-АВН"
09.02.05*

НА АМНТК "СОЮЗ" В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ БУДЕТ ВЫПУЩЕН НОВЫЙ ГАЗОТУРБИННЫЙ ПРИВОД

В ближайшие дни из сборочного цеха АМНТК "Союз" выйдет новый газотурбинный привод ГТП-30 мощностью 30 МВт. Об этом сообщил информированный источник в области создания и производства ГТП. По его словам, новый ГТП создается на базе авиадвигателя Р79/Р145 с общим для них газогенератором (ГГ).

По данным источника, задача на сегодня стоит в сборке ГТП для работы его на керосине, а впоследствии ГТП будет переведена в качестве основного топлива на газ.

Источник уточнил, что после испытаний ГТП на керосине предстоит достаточно объемная работа по обследованию ГТП, проведению экспериментальных работ, тензометрированию. Перевод ГТП на работу на газе возможен в конце текущего года, в случае успешности проведенных испытаний на керосине.

Производственные мощности опытного завода АМНТК "Союз" переводят в Балашиху в рамках разгрузки московской земли от промышленного производст-

ва. Поэтому разработчику ГТП приходится значительные средства тратить по заключаемым договорам субподряда. Производство в Балашихе представляет собой литейно-механический завод по изготовлению литых колес для авиационной и автомобильной промышленности. Производство уже переехало почти на сто процентов, но на новой производственной площадке пока еще производство не запущено, отметил источник.

Отвечая на вопрос о численности работающих на предприятии источник отметил, что численность сотрудников КБ упала почти на порядок - если ранее КБ насчитывало около 600 человек, то сейчас всего лишь порядка 60 человек. Средний возраст работников составляет значительно выше пенсионного.

*источник: АвиаПорт.Ru
06.02.05*

НА ТАГАНРОГСКОМ АНТК ИМ. БЕРИЕВА ДВА ПЕРВЫХ САМОЛЕТА БЕ-200 ДОВЕДУТ ДО ТИПОВОЙ КОНСТРУКЦИИ

Два первых опытных экземпляра самолета-амфибии Бе-200, приобретаемые в собственность Таганрогским АНТК им. Бериева (ТАНТК им. Бериева) у ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут", будут доведены до штатной конструкции Бе-200ЧС, сообщил корреспонденту "АвиаПорт.Ru" информированный высокопоставленный специалист авиапрома. Он напомнил, что акционеры ТАНТК им. Бериева 27 декабря 2004 года одобрили сделку, связанную с покупкой у корпорации "Иркут" двух Бе-200 по балансовой стоимости - 342 млн руб. за обе амфибии.

ТАНТК им. Бериева приобрел два опытных самолета Бе-200. Компания планирует довести обе машины до так называемой типовой конструкции, имеющей обозначение Бе-200ЧС. Доводка самолетов будет проводиться за счет кредитных ресурсов, уточнил источник. По его словам, после доведения самолетов до типовой конструкции ТАНТК им. Бериева, как собственник самолетов, будет вправе продать самолеты или сдавать их в лизинг,

зарабатывая необходимые предприятию финансовые средства.

Источник отметил, что первый опытный самолет поднялся впервые в воздух в 1998 году, второй - в 2002 году. Балансовая стоимость самолетов учитывает амортизацию самолетов, участвовавших в летных и сертификационных испытаниях, а также необходимость инвестиций в доработку самолетов для доведения их до типовой конструкции. В Иркутске планируется проведение совещания, в частности, по планам реализации программы Бе-200 на 2005 год. Пока финансовые ресурсы от государства не поступали. Скорее всего, для непрерывности производственного процесса изготовления самолетов Бе-200ЧС для МЧС РФ НПК "Иркут" будет вынужден прибегнуть к заемным средствам, - сказал собеседник "АвиаПорт.Ru".

источник: *АвиаПорт.Ru*
25.02.05

BOEING НАМЕРЕН АКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОССИЙСКИХ ПОСТАВЩИКОВ

ОАО "Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение" (ПТС: VSMO) сохранит ведущие позиции поставщика титана для компании Boeing в рамках программы производства гражданского самолета Boeing 787 (прежнее название - Boeing 7E7 Dreamliner), сообщил на пресс-конференции во вторник в Москве президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко. "ВСМПО уже сейчас наш ведущий партнер по титану и, безусловно, позиция ВСМПО по поставкам титана для Boeing 787 будет ведущей", - сказал Кравченко. Как сообщили в российском представительстве Boeing,

40% используемого компанией титана для выпуска гражданских самолетов - это продукция ВСМПО. По словам Кравченко, Boeing 787, первые поставки которого намечены на 2008 год, будет построен, в основном, из композиционных материалов, титановых сплавов. При этом Россия будет играть большую роль в программе Boeing 787 - по его словам, связанные с этой программой контракты в РФ будут стоить многие сотни миллионов долларов.

источник: *газета "Газета"*
08.02.05

СОЗДАЕТСЯ ВАРИАНТ САМОЛЕТА "МЕРКУРИЙ-6" ДЛЯ СИЛОВЫХ СТРУКТУР

Как сообщил корреспонденту "АвиаПорт.Ru" информированный источник в оборонно-промышленном комплексе, в настоящее время прорабатывается вариант легкого многоцелевого самолета "Меркурий-6" для применения в интересах одной из силовых структур. Научно-производственная авиастроительная фирма "Авиатон" ведет работы по адаптации самолета к требованиям силовых структур, интерес которых к самолету обусловлен высокой степенью его готовности, пояснил источник.

Он полагает, что НИОКР по самолету "Меркурий-6" находятся на завершающей стадии (сертификации), планеры самолета строятся на Российской самолетостроительной корпорации "МиГ". Высокая степень готовности программы означает снижение стоимости программы с финансированием из госбюджета.

Носовая часть "Меркурий-6" адаптирована под установку бортовой РЛС типа "Контур-М" с дальностью обзора до 200 км. Проработка такого варианта ведется в соответствии с пожеланиями одной из силовых структур страны, сказал собеседник "АвиаПорт.Ru".

Он пояснил также, что окончательная сборка и испытания самолета могут проводиться на АО "Кутаисский авиационно-технический завод" (КАТЗ). КАТЗ является российской собственностью. Он был передан российской фирме "Авиатон" целевым образом под ее проекты фирмы в целях оживления производства и создания рабочих мест. На сегодня на заводе занято 315 человек. Кроме работ по самолету "Меркурий", завод обеспечен выполнением работ по ремонту вертолетных авиадвигателей ГТД-350, установленных на вертолетах Ми-2.

По данным экспертов, после прихода на предприятие нового собственника ремонт авиадвигателей ГТД-350 увеличился в четыре раза - с примерно 12 двигателей в год до 40-50 в год. Такое увеличение стало возможным в связи с российским собственником предприятия и открытием российского рынка для работ КАТЗ.

источник: *"АвиаПорт.Ru"*
27.02.05

ГОТОВИТСЯ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ В КИТАЙ ПАРТИИ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ РД-93

Контракт на поставку в Китай авиадвигателей РД-93 может быть подписан в течение ближайших трех-шести месяцев, сообщил "Интерфаксу-АВН" в четверг источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Авиадвигатель РД-93 является одной из модификаций авиадвигателя РД-33, устанавливаемого на ис-

ребителях МиГ-29". На сегодняшний день он полностью испытан и готов к серийному производству" - сказал собеседник агентства.

источник: *Интерфакс*
13.02.05

КАЗАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ ВЫЗЫВАЮТ ИНТЕРЕС НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ И В АФРИКЕ

На завершившейся в столице Объединенных Арабских Эмиратов Абу-Даби авиационной выставке IDEX-2005 представители более 30 организаций, в том числе эксплуатантов вертолетов, торговых и посреднических организаций, проявляли живой интерес к экспозиции Казанского вертолетного завода, где в виде планшетов, видеороликов и масштабных моделей была представлена исчерпывающая летно-эксплуатационная информация о вертолетах "Ансат", "Актай", Ми-38 и модификациях Ми-17.

Как сообщил заместитель руководителя отдела маркетинга Казанского вертолетного завода Олег Кочеров, особый интерес проявили представители различных организаций и фирм, эксплуатирующих вертолеты на Ближнем Востоке и Африке. Их интересовали вопросы приобретения вертолетов, их эксплуатации, поставки запасных частей, оказания различных услуг, связанных с эксплуатацией вертолетной техники.

*источник: ИА "Татар-информ"
25.02.05*

"ВОРОНЕЖАВИА" ПРОДАЮТ ПО СЕКРЕТУ ОТ САМОЙ КОМПАНИИ

Итоги по проведению аукциона по продаже 35% акций открытого акционерного общества "Авиакомпания "Воронежавиа" будут подведены в Москве 11 февраля, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

Прием заявок по участию в аукционе проводится с 12 января. На аукцион выставлены 61488 обыкновенных именных акций в бездокументарной форме (35% от уставного капитала).

Номинальная стоимость акций одинакова и равна 0,25 рубля, общая номинальная стоимость выставле-

мых на продажу акций - 15372 рублей, начальная цена - 21900000 рублей. Как заявила корреспонденту ИА REGNUM представитель "Воронежавиа", "мы не обладаем никакой информацией относительно проведения аукциона. Нас просто поставили о нем в известность, и все".

*источник: www.regnum.ru
09.02.05*

ПОД СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО АВИАДВИГАТЕЛЕЙ РД-33МК СФОРМИРОВАНА КООПЕРАЦИЯ

Для серийного производства авиадвигателя РД-33МК, устанавливаемого на палубных истребителях МиГ-29К/КУБ, поставка которых в Индию в течение 2007-2009 гг. предусмотрена контрактом от 20 января 2004 года, на сегодня полностью сформирована вся производственная кооперация. Об этом сообщил Генеральный директор ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В.В. Чернышева" (ММП им. Чернышева) Александр Новиков.

По его словам, необходимость предварительного формирования кооперационных связей и цепи поставок обусловлена тем фактом, что изготовление авиадвигателя занимает много времени - цикл изготовления первого двигателя составляет один год и три месяца. В настоящее время подготовка к серийному производству и выпуску РД-33МК обеспечена соответствующими заключенными договорами, сказал гендиректор ММП им. Чернышева.

Он отметил, что планируется обеспечение эксплуатации РД-33МК по состоянию. В настоящее время ведутся стендовые испытания в обеспечение заданных заказчиком параметров по ресурсу авиадвигателя и надежности.

Касаясь вопроса финансирования подготовки серийного производства РД-33МК, А. Новиков подчеркнул, что Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" полностью и своевременно оплачивает все проводимые работы. Все запланированные работы будут выполнены в заданные сроки.

Параллельно с подготовкой производства ведутся испытания авиадвигателей в обеспечение увеличения ресурса до 4000 часов назначенного и 1000 часов - межремонтный. Ранее назначенный ресурс был равен 2000 часам при межремонтном - также 1000 часов.

*источник: АвиаПорт.Ru
28.02.05*

РСК "МИГ" ОПРЕДЕЛЯЕТ ПРИОРИТЕТНЫЕ РАЗРАБОТКИ ИСХОДЯ ИЗ ПЕРСПЕКТИВ СОЗДАНИЯ ОАК

В Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ") ведется пересмотр программ создания новой авиационной техники. Работа ведется в рамках общей тенденции интеграционных процессов в российской авиационной промышленности, в частности, имея в виду перспективы создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК), сказал Генеральный директор, генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров.

По его мнению, задача, стоящая сейчас перед создателями ОАК, заключается в необходимости оптимизации товарного ряда, в максимальной степени исключения конкуренции программ и соответ-

ственного снижения затрат на создание перспективных образцов авиатехники.

В рамках проводимой работы, видимо, товарный ряд РСК "МиГ" будет пересмотрен. О конкретных программах пока говорить нельзя, так как процесс продолжается, отметил Глава корпорации. По его словам, выбор направлений будет проводиться исходя из анализа рыночных перспектив, экономических показателей, научно-технического задела, состояния статуса каждой программы. Наверняка некоторые работы будут скорректированы, некоторые, может быть, остановлены.

*источник: АвиаПорт.Ru
25.02.05*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Индия рассматривает возможность присоединения к программе создания российского регионального самолета	17
BBC Индии объявили официальный тендер на закупку 126 многоцелевых легких истребителей	17
Airbus опроверг сообщения о проблемах	17
Вместо создания нового супервертолета Пентагон модернизирует старые	18
Россия: реализуется совместный проект с Францией по созданию нового супервертолета	18
Компания Boeing оценивает объемы арабского рынка в 6 млрд долларов на ближайшие 5 лет	19
С началом этого года компания BOEING побилла все рекорды продаж самолетов в месяц	19
Квартальная прибыль BOEING значительно превысила прогноз аналитиков	19
Воздушный шар NASA установил рекорд продолжительности полета	20
Авиасалон "Австралийское авиашоу"	20
Начальник штаба ВВС США признал превосходство новейших российских истребителей	20
Война в Японии. Airbus решил победить на этом рынке своего главного конкурента - Boeing	21
LOCKHEED MARTIN построит вертолет для Буша	21
Virgin Atlantic Air и Rolls-Royce подписали соглашение об обслуживании двигателей Trent	21
Компания Snecma Moteurs планирует реализовать на индийском рынке 200 своих двигателей	22
По итогам 2004 г. компания Eurocopter стала лидером по поставкам гражданских вертолетов и вертолетов двойного назначения	22
В США создали первый беспилотный вертолет	22
В Индии создается авиационный вариант сверхзвуковой крылатой ракеты "БраМос"	23
Выставка "AERO 2005"	23
Boeing приближается к заветной цели	23
Итоги работы Robinson Helicopter в 2004 году	23

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ИНДИЯ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К ПРОГРАММЕ СОЗДАНИЯ РОССИЙСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА

Индия рассматривает возможность присоединения к программе создания российского регионального самолета (RRJ). Об этом сообщили на пресс-конференции руководители совместного российско-французского предприятия "Пауэр джет", создающего двигатель для этого самолета.

В ходе проходящей здесь выставки Aero India 2005 эта тема широко обсуждается российскими и индийскими специалистами. Индийские эксперты считают, что доля их аэрокосмической корпорации HAL в случае присоединения Индии к этой программе может составить 10 проц. В настоящее время вопросы, связанные с этой программой, находятся в стадии изучения.

Официальный представитель компании "Гражданские самолеты Сухого", занимающейся реализацией этого проекта, Ольга Каюкова в беседе с корр. ИТАР-ТАСС подтвердила, что переговоры с индийской стороной по этой проблеме "действительно ведутся". В частности, обсуждается, какие конкретные элементы конструкции могут быть поручены для изготовления индийским самолетостроителям.

На февраль-март запланирован очередной раунд переговоров по программе этого самолета между представителями России и Индии.

Таким образом, программа создания российского самолета начинает обретать все более широкий международный характер. Но при этом, как отметила Каюкова, остается неизменным основное положение - окончательная сборка авиалайнера будет вестись в России на серийных заводах Новосибирска и Комсомольска-на-Амуре.

Согласно проекту, RRJ предполагается строить в трех модификациях - на 60, 75 и 90 мест. Для всех вариантов компания "Пауэр джет" создает один двигатель SM-146 с минимальными изменениями для каждой модификации.

*источник: АРМС-ТАСС
13.02.05*

ВВС ИНДИИ ОБЪЯВИЛИ ОФИЦИАЛЬНЫЙ ТЕНДЕР НА ЗАКУПКУ 126 МНОГОЦЕЛЕВЫХ ЛЕГКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

По данным Комардина, в коротком списке участников остались четыре претендента - РСК "МиГ" с самолетом МиГ-29М/М2, Lockheed Martin с самолетом F-16, SAAB с самолетом Gripen и Dassault с самолетом Mirage 2000.

Как отметил замглавы "Рособоронэкспорта", "вряд ли американская и шведская компании имеют шансы на успех. Одним из условий конкурса является организация в Индии лицензионного производства победившего самолета. США и Швеция не имеют никакого опыта сотрудничества с индийской стороной в этой сфере".

Как сообщил на церемонии открытия выставки Aero India 2005 министр обороны Индии Пранаб Мукерджи, "прежде чем Индия заключит с США генеральное соглашение о ВТС в сфере сложившихся в настоящее время дружеских отношений, должен быть окончательно решен вопрос о независимости поставок и передаче технологий". Несмотря на то, что F-16 остался в списке участников тендера, вопрос о независимости поставок будет одним из ключевых при определении победителя.

В этой связи, считает В.Комардин, "реальным соперником РСК "МиГ" в индийском тендере можно считать французскую компанию Dassault". Он отказался оценить шансы двух претендентов, подчеркнув, что "преимущества есть у обеих сторон".

Как ранее заявил генеральный директор РСК "МиГ" Алексей Федоров, объявленный тендер является очень важным для ВВС Индии. С наличием сегодня и в будущем крупного парка Су-30МКИ ВВС Индии решили задачу на многие годы вперед по тяжелому истребителю большой дальности.

Разработка отечественной индийской программы LCA закрывает нишу легких боевых самолетов, а в области средних истребителей индийской стороне предстоит сделать выбор на предстоящие 30-40 лет. Поэтому ВВС Индии будут очень тщательно выбирать победителя.

*источник: "АРМС-ТАСС"
13.02.05*

AIRBUS ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ПРОБЛЕМАХ

Инженеры компании Airbus завершают последние приготовления к премьерному полету нового суперлайнера A380, который станет крупнейшим пассажирским самолетом в мире. Полет намечено осуществить до конца марта или, в крайнем случае, в апреле. Однако немецкий журнал Spiegel опубликовал сообщение о якобы возникших в ходе наземных испытаний проблемах с хвостовой частью лайнера, где обнаружались признаки усталости материала.

Со своей стороны, в подельник представители Airbus опровергли информацию еженедельника. "О подобных проблемах нам ничего не известно", - сообщил прессе представитель компании.

*источник: сайт "Немецкая волна"
"22.02.05*

ВМЕСТО СОЗДАНИЯ НОВОГО СУПЕРВЕРТОЛЕТА ПЕНТАГОН МОДЕРНИЗИРУЕТ СТАРЫЕ

Пентагон собирается потратить на модернизацию военных вертолетов 3,9 миллиарда долларов из числа тех, которые высвободились после закрытия программы Comanche, сообщается на сайте газеты Arizona Republic.

Эти деньги, которые ранее было запланировано потратить на создание вертолета нового поколения, будут распределены между двумя корпорациями - Boeing и Sikorsky, которые совместно работали над проектом Comanche.

В течение двух финансовых лет Boeing получит полтора миллиарда на модернизацию вертолетов Apache - в 2006 году на счета компании будут перечислены 684 миллиона, а в 2007 году - 820 миллионов долларов. В 2005 году на эти цели было выделено всего 58 миллионов долларов. Sikorsky получит чуть меньше - компании заплатят за 86 военно-транспортных Black Hawk 1,18 миллиарда долларов. В 2006 году Пентагон закупит 41 вертолет за 666 миллионов долларов, в 2007 - 640 миллионов за 38 машин.

Между тем, как утверждают представители дочерней компании Sikorsky United Technologies, в ближайшие 20 лет Министерство обороны закупит 1200 Black Hawk, что принесет корпорации 15 миллиардов долларов. 1,24 миллиарда долларов будут потрачены на закупку транспортных вертолетов CH-47F Chinook, которые выпускает Boeing. 651 миллион Пентагон заплатит в 2006 году, 588 миллионов - в 2007. В 2005 году на

транспортные машины планируется потратить 495 миллионов долларов.

Из оставшихся денег 102 миллиона Пентагон передаст на замену в войсках легкого разведывательного вертолета Kiowa Warrior, который производит дочка корпорации Textron - компания Bell. Еще 120 миллионов выделены на модернизацию и закупку других легких вертолетов.

Решение военных отказаться от разработок нового Comanche было оглашено на пресс-конференции 23 февраля 2004 года.

Отказ от проекта, общей проектной стоимостью около 39 миллиардов долларов является одним из самых значительных событий такого рода за всю историю американской армии. "Это масштабное решение, но мы знаем, что оно правильное", - заявил представитель Пентагона.

Создание RAH-66 Comanche началось в 1983 году. За все время существования проекта конструкторы собрали лишь два опытных вертолета такого типа. Главными подрядчиками в программе были компании Boeing и Sikorsky Aircraft.

*источник: Lenta.Ru
09.02.05*

РОССИЯ: РЕАЛИЗУЕТСЯ СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ С ФРАНЦИЕЙ ПО СОЗДАНИЮ НОВОГО СУПЕРВЕРТОЛЁТА

Россия и Франция реализуют несколько перспективных совместных проектов в аэрокосмической области, сообщается на сайте газеты "Коммерсант".

Об этом говорилось на переговорах министров обороны двух стран Сергея Иванова и Мишель Альо-Мари.

В частности, как отметила по окончании встречи Альо-Мари, ее страна заинтересована в создании тяжелого вертолета на базе одного из вертолетов, который уже производится в России. Его будут создавать инженеры и конструкторы из России и Франции. На базе какого именно вертолета будет строиться новая машина, не сообщается.

"Мы смогли обсудить все вопросы, касающиеся военного сотрудничества, и вопросы, связанные с оружием. Мы констатировали, что наша работа продвигается вперед: в 2004 году осуществлены 24 совместных мероприятия.

Очень важно, что наше сотрудничество продолжает развиваться в таких сферах, как морская, авиационная, сухопутная", - заявила министр. На встрече также обсуждались некоторые проекты, о которых сообщалось в прошлом. В частности, Альо-Мари подтвердила намерение развивать сотрудничество с Россией в области создания беспилотных самолетов.

О планах по реализации этого проекта сообщалось еще год назад. Тогда в прессе появилась информация о том, что создавать беспилотный самолет будут российские авиационные КБ и французская компания Dassault Aviation - разработчик истребителей марки Mirage и Rafale.

С российской стороны над проектом должны были работать конструкторские бюро Сухого, Яковлева и Ту-160.

Обсуждение этого проекта началось после визита Владимира Путина во Францию весной 2003 года, а окончательное соглашение было достигнуто в начале марта 2004 года во время поездки главы российского оборонного ведомства в Париж.

Еще одним совместным авиационным проектом является разработка российского регионального самолета RRJ (Russian Regional Jet).

Над этим проектом работают ряд российских и зарубежных фирм, наиболее крупные из которых - производители авиадвигателей НПО "Сатурн" (Россия) и Snecma (Франция), компания Thales, разрабатывающая электронное оборудование, и известный американский концерн Boeing, обеспечивающий технологию проектирования и сертификацию RRJ.

Возможно, к ним присоединится индийская корпорация Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL), которая уже выразила заинтересованность в финансировании проекта.

*источник: сайт "Lenta.Ru"
24.01.05*

КОМПАНИЯ BOEING ОЦЕНИВАЕТ ОБЪЕМЫ АРАБСКОГО РЫНКА В 6 МЛРД ДОЛЛАРОВ НА БЛИЖАЙШИЕ 5 ЛЕТ

Чикагское отделение интегрированных оборонных систем американской корпорации Boeing (Boeing IDS) имеет заказчиков в 145 странах, но ключевым для себя считает рынок арабских стран. Маркус Херли, вице-президент Boeing IDS по развитию бизнеса, оценивает объемы этого рынка в 6 млрд долларов на ближайшие пять лет.

По его словам, спрос на этом рынке в последнее время стал далеко выходить за традиционные для корпорации предложения. В частности, правительства ряда арабских стран заинтересованы в создании сетевых систем управления боевыми действиями, позволяющих обмениваться информацией и помогающих в принятии решений. Региональные заказчики также

нуждаются в долгосрочных средствах защиты воздушного пространства и морских портов.

Как отмечает Херли, для закрепления на арабском рынке корпорация участвует в выполнении крупных офсетных программ, начиная от технической поддержки поставленной авиатехники и обучения персонала и заканчивая спонсорской поддержкой образовательных программ.

источник: АРМС-ТАСС
14.02.05

С НАЧАЛОМ ЭТОГО ГОДА КОМПАНИЯ БОИНГ ПОБИЛА ВСЕ РЕКОРДЫ ПРОДАЖ САМОЛЕТОВ ЗА МЕСЯЦ

Всего за пять недель нового года компания Боинг получила заказы на 191 самолет еще строящейся модели Боинг 787 Dreamliner (мечта). Таких темпов продаж еще не знала мировая гражданская авиация. Заказы поступили от Китая, Японии, Эфиопии, Исландии, Тайваня. Успешно идут переговоры с другими странами. В этом году Боинг рассчитывает продать 320, а в следующем 380 новых воздушных судов. Об этом сообщил журналистам на 10-юбилейном заседании московского отделения клуба Боинг генеральный директор компании по России и странам СНГ Сергей Кравченко.

Главная особенность нового самолета заключается в том, что он состоит из очень легких и прочных композиционных материалов, созданных на основе титановых сплавов. В результате самолет расходует горючего

на 20% меньше. По словам Кравченко самолет обладает фантастическим уровнем комфортности. Так, например, его иллюминаторы на 30% больше обычных. Вместо штор будет применяться затемнение, которое устанавливается по желанию пассажира.

Более подробно о новом Боинге и участии в его проектировании российских специалистов, которые по предварительным оценкам должны выполнить почти 35% всех проектировочных работ, мы расскажем в специальном репортаже, который в скором времени вы сможете найти в колонке редактора.

источник: AVIA.RU
09.02.05

КВАРТАЛЬНАЯ ПРИБЫЛЬ BOEING ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВЫСИЛА СРЕДНИЙ ПРОГНОЗ АНАЛИТИКОВ

Аэрокосмическая компания Boeing (BA) представила в среду 2 февраля отчет за IV квартал. Чистая прибыль составила \$186 млн. или 23 цента на акцию, резко уменьшившись по сравнению с тем же кварталом 2003 г., когда компания получила чистую прибыль в размере \$1,13 млрд. или \$1,40 на акцию. Однако прошлогодняя прибыль включила возвращенные компании налоги в размере 87 центов на акцию, а прибыль за IV квартал отразила разовые расходы, связанные с отменой плана по производству самолетов-заправщиков для ВВС США на основе авиалайнера 767 и с прекращением программы по выпуску авиалайнеров 717. С позитивной стороны, прибыль за IV квартал отразила получение налоговой льготы, соответствующей 12 центам на акцию. В итоге, полученная Boeing прибыль оказалась намного выше среднего прогноза аналитиков Уолл-стрит, предполагавшего, по разным опросам, 4 или 5 центов на акцию. Доходы компании увеличились с \$13,16 в IV квартале 2003 г. до \$13,31 в прошедшем квартале. Согласно Reuters Estimates, аналитики в среднем прогнозировали доходы в размере \$12,78 млрд., а согласно Thomson First Call - \$12,95 млрд.

"Наше повышенное внимание к качеству работы компании позволило добиться значительного улучшения результатов в 2004 г.", - сказал глава Boeing Гарри Стоунсифер (Harry Stonecipher). "Оборонное подразделение показало рост доходов на двузначную цифру и

выдающуюся прибыльность и получило новые заказы в течение года более чем на \$30 млрд., что улучшает нашу перспективу в отношении доходов. Подразделение по производству коммерческих самолетов показало солидные операционные результаты и заложило основу для значительного увеличения поставок авиалайнеров в ответ на растущий спрос в ближайшие несколько лет", - сказал Стоунсифер.

Согласно прогнозам Boeing, в 2005 г. ее доходы составят около \$58 млрд., а прибыль будет равна \$2,40 - \$2,60 на акцию; в 2006 г. доходы достигнут \$62 млрд. - \$63 млрд., а прибыль составит \$3,00 - \$3,20 на акцию.

По данным Thomson First Call, на 2005 г. аналитики в среднем прогнозируют доходы в размере \$57,69 млрд. и прибыль в размере \$2,54 на акцию, а на 2006 г. - доходы в размере \$61,82 млрд. и прибыль в размере \$3,07. По данным Reuters Estimates, средний прогноз аналитиков на 2005 г. предполагает прибыль в размере \$2,56 на акцию, а на 2006 г. - \$3,08 на акцию.

Boeing прогнозирует, что поставки коммерческих самолетов увеличатся в 2005 г. до 320 единиц, против 285 в 2004 г. В 2006 г. ожидаются поставки в диапазоне 375 - 385 самолетов.

источник: www.k2kapital.com
03.02.05

ВОЗДУШНЫЙ ШАР NASA УСТАНОВИЛ РЕКОРД ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПОЛЁТА

Воздушный шар NASA совершил три оборота вокруг Антарктиды на высоте 38,1 километра, находясь в воздухе в течение 41 дня и 22 часов. Беспилотный шар стартовал с американской научной станции McMurdo, а приземлился после трёх широких витков вокруг южного полюса в 660 километрах от точки запуска. Полезной нагрузкой для гелиевого баллона диаметром более 137 метров служила двухтонная аппаратура для эксперимента CREAM по изучению космических лучей.

Множество новейших датчиков, подготовленных рядом научных организаций страны, собирали данные о релятивистских протонах и электронах, ядрах тяжёлых элементов, ускоренных взрывами новых звёзд и приходящих извне Солнечной системы. Это было са-

мое продолжительное непрерывное научное наблюдение такого рода. Кроме того, полёт послужил демонстрацией возможностей технологии NASA "Воздушный шар сверхдлинной продолжительности полёта" (Ultra-Long Duration Balloon — ULDB), предназначенной для беспосадочного плавания автоматических воздушных шаров в стратосфере в течение 100 дней.

Эта технология находится в стадии разработки и полётов масштабных прототипов.

*источник: ИА "Мембрана"
31.01.05*

АВИАСАЛОН "АВСТРАЛИЙСКОЕ АВИАШОУ"

На Аэродроме "Авалон" - Джилонг (штате Виктория), Австралия, с 15 по 20 марта 2005 пройдет Australian International Airshow 2005 (Австралийское авиашоу).

Airshow 2005 покажет самую большую серию летного показа, когда-либо происходящего в стране. В марте 2005 года впервые на выставке будут представлены не только авиационная техника и оборудование, но и наземный военный транспорт. Самым ярким событием станет летный показ Боингов, завершающийся ночным "огненным шоу".

2005 год становится 60 годовщиной окончания Второй Мировой Войны. Airshow 2005 - одно из основных событий, посвященных окончанию войны. В Авст-

ралии соберется самая большая коллекция военных самолетов, которые станут участниками шоу, например: Spitfire, Mustang, Kittyhawk and Avenger.

Тематика мероприятия: Летные показы, самолеты, грузы для воздушной перевозки, аэропорты, аэропортовое оборудование, станки и оборудование, телекоммуникации, эксплуатация, ремонт и содержание, техобслуживание, космическое оборудование, тренинги. повышение квалификации.

*источник: www.expoclub.ru
01.02.05*

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ВВС США ПРИЗНАЛ ПРЕВОСХОДСТВО НОВЕЙШИХ РОССИЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Начальник штаба ВВС США генерал Джон Джампер заявил, что способность американских военно-воздушных сил завоевать господство в воздухе может быть поставлена под сомнение, если российские компании смогут запустить в производство истребители пятого поколения, сообщает на сайте Defensetech.org. Речь идет о двух перспективных разработках КБ "Сухой" и ФГУП РСК "МиГ" - истребителях Су-47 (С-37) "Беркут" и МФИ (1.42). Аналитики Пентагона, правда, отмечают, что недостаток финансирования и другие проблемы российского ВПК могут помешать завершению работ по созданию этих боевых машин.

Говоря о преимуществах российских истребителей, генерал комментировал сокращение программы постройки американского истребителя F-22 Raptor. Дело в том, что в проекте оборонного бюджета США на 2006 год предусматривается сокращение производства "рапторов" - вместо ранее планировавшихся 275 таких самолетов, их будет построено всего 179.

Это заявление, сделанное на заседании сенатского комитета по вооружениям, стало частью кампании в поддержку проекта истребителя пятого поколения, который разработала корпорация Boeing. Дело в том, что этот проект из-за своей дороговизны уже несколько лет подвергается критике со стороны некоторых политиков. Однако начальник штаба американских ВВС является сторонником перехода на новые машины. В марте прошлого года он сам сел в кабину F-22 и в полете по-

казал, насколько хорош новый истребитель. Примерно с таким же заявлением выступил в июле прошлого года глава Командования ударными авиачастями США генерал Хал Хорнбург. Комментируя серию учебных боев с индийскими ВВС, в которых, с американской стороны участвовали F-15 Eagle, а с индийской - Mirage 2000Н, МиГ-29 и Су-30МКИ, он заявил, что "авиация других стран может помешать ВВС США завоевать господство в воздухе в случае вооруженного конфликта".

"Возможно, мы не настолько опередили остальные страны, как до сих пор думали", - заявил Хорнбург, и добавил, что единственным выходом для США будет вкладывать как можно больше денег в проекты истребителей нового поколения, такие, как F-22 Raptor. При этом он напомнил, что нынешний основной истребитель - F-15 начали разрабатывать еще в 70-х годах прошлого века и теперь он окончательно устарел.

Однако, как отмечают аналитики, реально оценивая возможности российского ВПК, приводить новейшие разработки "Сухого" и "МиГ" в качестве аргумента в пользу F-22 бесполезно. Возможно, ВВС США и нуждаются в нем, отметил один из них, но не потому, что в России в ближайшее время появится нечто более совершенное.

*источник: "Lenta.Ru"
20.02.05*

ВОЙНА В ЯПОНИИ. AIRBUS РЕШИЛ ПОБЕДИТЬ НА ЭТОМ РЫНКЕ СВОЕГО ГЛАВНОГО КОНКУРЕНТА – BOEING

Европейский производитель гражданских самолетов Airbus объявил войну своему американскому конкуренту Boeing на японском рынке. Airbus поставил перед собой цель к 2010 г. получить половину заказов на поставку авиалайнеров в этой стране, а осуществлять амбициозный план отрядил американца японского происхождения Глена Фукусиму.

Airbus на 80% принадлежит франко-германскому аэрокосмическому концерну EADS и на 20% - британской оборонной компании BAE Systems. Выручка Airbus в 2003 г. - \$24,2 млрд. В 2004 г. Airbus продал 320 авиалайнеров, Boeing - 285.

Airbus, мировой лидер по производству гражданских самолетов, на японском рынке занимает лишь 1-2%. Доминирует на нем Boeing. Последнее поражение от американского конкурента Airbus потерпел на прошлой неделе - крупнейшая японская авиакомпания Japan Airlines закупила 30 пассажирских Boeing 737. И Japan Airlines, и другой японский авиаперевозчик - All Nippon Airways уже заявили о намерении приобрести новейший самолет Boeing 787. А японские концерны Mitsubishi, Fuji and Kawasaki получили более трети контрактов на его разработку и производство.

В 2001 г. Airbus по примеру Boeing создал в Японии свое подразделение, но оно не смогло продать ни одного самолета. Но на днях компания заявила об амбициозном плане к 2010 г. довести свою долю на японском рынке до 50%. "Пришло время увеличить наши продажи в Японии и усилить маркетинговые и коммерческие службы", - заявил на пресс-конференции в Токио коммерческий директор Airbus Джон Лихи. Лихи

подчеркнул, что эта страна обладает высоким потенциалом для роста продаж Airbus, в особенности его сверхместительного самолета A380. "Но наш конкурент будет делать все возможное, чтобы сохранить свое доминирующее положение, которое позволяет ему устанавливать монопольные цены в Японии", - заявил он.

Airbus собирается вдвое - до 30 сотрудников увеличить штат своего японского подразделения. А новый гендиректор и президент местного офиса уже назначен - им стал американец с японскими корнями Глен Фукусима. Он работает в Японии более 15 лет. До прихода в Airbus он занимал пост гендиректора местного подразделения американского производителя электронного оборудования NCR. Фукусима заявил, что его задачей будет создание долгосрочных связей с японскими авиаперевозчиками.

Местных экспертов удивило, что Airbus доверил борьбу за японский рынок именно Фукусиме, ведь на протяжении многих лет он является близким другом Роберта Орра - руководителя японского подразделения Boeing. Когда в 1998 г. Фукусима занимал пост президента Торговой палаты США в Японии, Орт был его вице-президентом.

Сейчас два друга по меньшей мере один раз в месяц встречаются за обедом. Что они там будут обсуждать впредь, задаются вопросом аналитики.

*источник: газета "Ведомости"
10.02.05*

LOCKHEED MARTIN ПОСТРОИТ ВЕРТОЛЕТ ДЛЯ БУША

Корпорация Lockheed Martin выиграла тендер на производство нового вертолета для президента США Джорджа Буша.

Таким образом американский лидер впервые за 50 лет перестанет летать на машинах производства компании Sikorsky.

Как говорят эксперты, победа Lockheed Martin увеличивает шансы этой корпорации на получение подрядов по производству военной техники для американской армии на сумму до шести миллиардов долларов.

Ожидается, что военно-воздушные силы США к 2006 году заключат контракт на поставку 194 высококлассных вертолетов. При этом, по некоторым сообщениям, американская береговая охрана и Управление внутренней безопасности США ищут поставщика для еще двух сотен вертолетов. В результате тендера старые президентские вертолеты производства Sikorsky марки VH-3D будут заменены современными машинами Lockheed Martin под названием US101.

Президенты США 50 лет летали на вертолетах Sikorsky. Впрочем, около двух третей вертолета будут производиться в США, а остальное - в Великобритании и Италии.

Пентагон настаивает, что обычно отдает предпочтение самым лучшим технологиям и при этом старается не ставить во главу угла интересы национальных производителей. Lockheed Martin уже стал одним из основных его партнеров.

Официальный представитель Lockheed Martin Майк Дрейк отрицает, что новый вертолет будет европейским изделием. "Вертолет будут делать в Техасе, доводить в Нью-Йорке и обслуживать на территории США", - сказал он.

*источник: www.bbc.co.uk
29.01.05*

VIRGIN ATLANTIC AIR И ROLLS-ROYCE ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ОБСЛУЖИВАНИИ ДВИГАТЕЛЕЙ TRENT

Virgin Atlantic Air и Rolls-Royce подписали 12-летнее соглашение о сервисном обслуживании по программе TotalCare двигателей Trent 500, которыми оборудованы самолеты авиакомпании Airbus A340-600. Об этом говорится в сообщении корпорации Rolls-Royce, производителя двигателей Trent. Условия TotalCare разработаны для индивидуальных операторов и предлагают различные варианты для техобслуживания, основан-

ные на долларовой ставке на летный час. Около 60% двигателей Trent в мире обслуживаются по программе TotalCare.

Двигатели Trent 500 установлены на всех самолетах Airbus A340-500 и A340-600

*источник: ИА "АК&М"
10.02.05*

КОМПАНИЯ SNECMA MOTEURS ПЛАНИРУЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ НА ИНДИЙСКОМ РЫНКЕ 200 СВОИХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Компания Snecma Moteurs планирует реализовать на индийском рынке 200 своих двигателей, предназначенных для военной и гражданской авиации. Об этом заявил сегодня исполнительный директор этой фирмы в Южной Азии Винсет Горри в Бангалоре.

"Мы уже поставили Индии около 100 двигателей, в ближайшие пять лет рассчитывает реализовать еще 200", - сообщил он. Двигатели Turbomeca - компании, входящей в структуру Snecma Moteurs, устанавливаются на истребителях Mirage-2000 и вертолетах Dhruv индийского производства.

По словам Горри, Snecma Moteurs рассчитывает заключать сделки на поставки двигателей не только для военных летательных аппаратов, но и для гражданских самолетов, предназначенных для представителей

индийского бизнеса. На его взгляд, в ближайшее время спрос на деловые самолеты возрастет во всем мире, в том числе и в Индии. По данным индийских СМИ, стоимость двигателей производства Snecma Moteurs в настоящее время составляет от 5 до 25 млн дол. Горри, однако, не назвал точную сумму, по которой компания будет продвигать новую партию своих двигателей на индийском рынке.

В 2002 г. Snecma Moteurs учредила в Бангалоре исследовательский центр с капиталом 4 млн дол. Компания занимается исследованиями в области создания новых компонентов двигателей и авиационного оборудования.

*источник: АРМС-ТАСС
13.02.05*

ПО ИТОГАМ 2004 Г. КОМПАНИЯ EUROCOPTER СТАЛА ЛИДЕРОМ ПО ПОСТАВКАМ ГРАЖДАНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

По итогам 2004 г. компания Eurocopter стала лидером по поставкам гражданских вертолетов и вертолетов двойного назначения. В 2004 г. компания получила 332 заказа, а также усилила экспортные перспективы вертолета NH90. Об этом сообщается в пресс-релизе компании Eurocopter.

В частности, были получены заказы на 39 машин EC120 Colibri, а также на 146 EC130 Ecureuil, 67 EC135; 13 BK117/EC145; 32 EC155 Dauphin/Panther, 15 Super Puma/Cougar EC225/EC725 и 20 NH90.

Общее количество заказов, кроме новых вертолетов включает еще 35 машин, ранее бывших в эксплуатации. Объемы сервисного обслуживания и НИОКР оценивается в 3,24 млрд евро. Оборот финансовых средств в 2004 г. увеличился на 7% и составил 2,78 млрд евро. Главная доля приходится на поставку 279 вертолетов (49%), сервисное обслуживание заказчиков (35%), НИОКР (16%). Доля экспортных заказов в обороте средств составила 56%, Доля заказов для стран, входящих в Eurocopter (Франция, Германия и Испания) - 44%.

Стратегия роста компании базируется на качестве продукции и услуг, объединенном со стратегией развития производства. В Австралии, в частности, приобретение местной авиационной компании привело к созданию нового подразделения, которое получило название Australian Aerospacе. Сегодня это подразделение занимает четвертое место в авиационной и оборонной промышленности Австралии и является базой для выполнения ряда контрактов. В США отделением

American Eurocopter (АЕС) открыта новая производственная площадка в Коламбусе (шт. Миссисипи), которая усилит позиции американского предприятия.

В Китае пущена сборочная линия вертолетов EC120/HC120, предназначенных для обучения пилотов и корпоративного сектора. В 2005 г. начнется совместная с китайскими специалистами разработка нового легкого вертолета.

Eurocopter может предложить не только готовую продукцию, но и соответствующие промышленные инвестиции, и равные партнерские отношения. Отделения, которые являются ключевыми факторами в стратегии Eurocopter в 2004 г. получили заказов на 1 млрд евро. Особенно необходимо отметить АЕС, которое получило в США заказов на 101 вертолет.

Боевой вертолет Tiger в 2004 г. завершил квалификационные испытания, французский вариант HAP - в марте, немецкий УНТ - в августе 2004 г. В декабре началась программа разработки варианта HAD для Испании и Франции. Что касается австралийского варианта ARH, первые две машины были поставлены в Австралию в декабре 2004 г.

Транспортный вертолет NH90 заинтересовал заказчиков за пределами Европы. В частности, Оман подписал контракт приобретение 20 NH90. Австралия также выбрала эту машину. В 2005 г. Eurocopter продолжит квалификационные испытания NH90 и работу по продвижению его на внешний рынок.

источник: газета "Военно-промышленный курьер" 01.02.05

В США СОЗДАЛИ ПЕРВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ

Специалисты нескольких американских институтов, в том числе из Georgia Tech и Boeing при поддержке DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency) и исследовательской лаборатории военных сил, создали первый в своем роде беспилотный вертолет, названный GTMax, сообщает PhysOrg. Модель способна быстро маневрировать и контролировать неполадки. Система также может изменять конфигурацию ПО во время полета. Платформа Open Control Platform (ОСР) позволяет целиком заменять пилота и реагировать в соответствии с изменениями окружающей среды или в случае огня противника.

В ходе финального тестирования в окрестностях Форта Беннинг (Fort Benning) вертолет использовал 8 различных системы контроля полета и три системы защиты (контроль неисправностей, окружающей среды и изменения конфигурации). GTMax способен автоматически планировать маршрут через препятствия, используя камеру. На разработку такого вертолета специалистам потребовалось пять лет работы.

*источник: CNews
10.02.05*

В ИНДИИ СОЗДАЕТСЯ АВИАЦИОННЫЙ ВАРИАНТ СВЕРХЗВУКОВОЙ КРЫЛАТОЙ РАКЕТЫ "БРАМОС"

В Индии создается авиационный вариант сверхзвуковой крылатой ракеты "БраМос" совместной индийско-российской разработки и производства. Об этом заявил сегодня в Бангалоре сопредседатель СП "БраМос аэроспейс лимитед" Сиватхану Пиллаи. Эта ракета будет адаптирована к истребителям Су-30МКИ индийских ВВС. По словам Пиллаи, для завершения работ потребуется два-три года. Он сообщил также, что в Индии планируется производить ежегодно около ста ракет типа "БраМос".

Выступая накануне в Бангалоре, министр обороны Пранаб Мукерджи заявил, что эти ракеты "обладают большим экспортным потенциалом". "Страны из многих регионов мира сейчас проявляют заинтересованность в приобретении ракет этого типа", - отметил он.

К середине 1999 года были закончены проектные работы, выполнен полный объем наземных испытаний элементов и систем ракеты, разработана и поставлена индийской стороне документация и материальная часть для организации серийного производства. Российские специалисты оказали помощь Индии в процессе сборки первых двух ракет в городе Хайдарабад (штат Андхра-Прадеш).

В декабре 2003 года была намечена 10-летняя программа вооружения надводных кораблей ВМС Индии ракетами "БраМос", которая в настоящее время реализуется.

*источник: АРМС-ТАСС
13.02.05*

ВЫСТАВКА "АЕРО 2005"

С 21 - 24 апреля 2005 в Фридрихсхафен, Германия, Выставочный центр "Neue Messe Friedrichshafen" пройдет Международная авиационная выставка общего назначения. АЕРО является наиболее важным местом встречи европейских специалистов отрасли. Выставки представляет интерес не только специалистам авиационной отрасли, но и всем тем, кто увлекается авиацией. Авиационная выставка пройдет в этом году в 15-ый раз и во второй раз в новом выставочном

центре Фридрихсхафена. Она традиционно представит полный обзор авиационного сектора промышленности.

Тематика выставки: - бизнесавиация; - вертолеты и самолеты; - легкая и сверхлегкая авиация; - бортовое оборудование; - конструкция самолета; - авионика; - материалы и компоненты внутренней отделки салона.

*источник: www.expoclub.ru
01.02.05*

BOEING ПРИБЛИЖАЕТСЯ К ЗАВЕТНОЙ ЦЕЛИ

В прошлый вторник североамериканский аэрокосмический концерн Boeing объявил о продаже двух заводов, производящих гражданские самолеты, и завода по производству ракетных двигателей. За проданные активы компания выручила \$1,6 млрд. Крупный самолетостроительный завод в Вичите (штат Канзас), а также производственные мощности в Талсе и Мак-Алестере (штат Оклахома) приобрела канадская инвестиционная корпорация Opex за \$900 млн. Эти заводы выпускают фюзеляжи для Boeing 737 и детали для самолета следующего поколения 787 Dreamliner. В соответствии с условиями сделки Opex, одна из крупнейших компаний в Канаде, берет на себя выплату долга этих заводов в размере \$300 млн. Opex планирует создать отдельную компанию, под контроль которой передаст заво-

ды. В течение следующих пяти лет канадская компания намерена инвестировать дополнительно \$1 млрд в развитие производства и модернизацию оборудования на этих предприятиях. Завод по производству комплектующих для ракетных двигателей был куплен за \$700 млн концерном United Technologies. Однако детали сделки не разглашаются. С продажей этих активов Boeing вплотную приближается к цели - заниматься исключительно дизайном и конечной сборкой коммерческих самолетов, предоставив разработку компонентов и систем другим производителям.

*источник: газета "Коммерсантъ"
28.02.05*

ИТОГИ РАБОТЫ ROBINSON HELICOPTER В 2004 ГОДУ

Продажи вертолетов компании Robinson Helicopter вновь превзошли все ожидания. В 2004 году компания выпустила 690 новых вертолетов, в том числе 234 2-х местных R22 и 456 4-х местных R44, что на 63% больше, чем в 2003 году, когда было продано 422 вертолета. На сегодня компания уже построила 3780 R22 и 2100 R44. Высокий спрос на оба типа вертолетов привел к большому количеству заказов на 2005 год. Robinson планирует увеличить темп производства с 15 до 20 вертолетов в неделю. Дополнительные производственные площади на 19974 кв.м. помогут решить эту задачу.

Увеличение численности вертолетов Robinson привело к рекордному количеству 1011 пилотов, которые в 2004 году прошли 3-х дневные курсы по безопасности полетов (БП) компании. Повышение

интереса к курсам заставили Robinson Helicopter расширить учебно-тренировочные возможности компании. Набор класса увеличен до 65 человек, курс проводится вместо 1 раза - 2 раза в месяц. Компания готова подготовить 1300 человек, которые собираются посетить курсы БП в 2005 году.

Несмотря на продолжающееся повышение спроса, у компании есть возможности для дальнейшего увеличения выхода продукции сверх уровня, достигнутого в 2004 году. Президент компании Фрэнк Робинсон надеется, что итоги 2005 года будут еще лучше, чем в 2004 году.

*источник: АвиаПорт.Ru
28.02.05*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Авиастройка века: Владимир Путин собирает самолеты в одну компанию	25
Путин: Корень проблем авиапрома – в системе управления	27
Авиапром начинает "стратегическую игру"	28
Анализ состояния дел в авиационно-промышленном комплексе	29
Более \$35 млрд. необходимо вложить в российский авиапром до 2015 года	32
ФАС против президента	33
Создание ОАК преждевременно	33
Чтобы конкурировать, промышленность России должна объединиться	34
Реформа авиапрома может оставить Россию без авиации	35
С опорой на европейский опыт	37
Консолидация не поможет российскому авиапрому	38
Аннотация к Стратегии развития авиационной промышленности России	39
Россия в 2004 году продолжала разрушаться	42
А.Лебедев: Смертельное недоверие – Бизнес и власть: Что дальше?	43
России не нужны моторы	47
"Рособоронэкспорт" отбросил запчасти	48
Россия построит новейшие палубные истребители для Индии	49
Пермским разработкам предложили федеральную помощь	50
Российские самолеты уступают рынок западным	51
НРК не удовлетворилась авиализингом и просит разрешить ей строить "Илы"	52
"Русская рулетка" ВСМПО	53
Региональные лайнеры отправляют в прорыв	53
Иранские беспилотники	54
Пентагон ударился в диалектику	56
Фурсенко разделит вузы	58
Образовательный проект "Делфи-2"	58
Отношение работодателей к современной системе профессионального образования	59

ОБЗОР ПРЕССЫ

за февраль 2005 г.
по материалам российских и зарубежных СМИ

АВИАСТРОЙКА ВЕКА: ВЛАДИМИР ПУТИН СОБИРАЕТ САМОЛЕТЫ В ОДНУ КОМПАНИЮ

Владимир Путин после заседания президиума Госсовета принял решение о создании на базе крупнейших авиастроительных фирм страны объединенной авиастроительной компании.

22 февраля президент России Владимир Путин приехал в подмосковный город Жуковский, в Центральный аэрогидродинамический институт, и после заседания президиума Госсовета принял решение о создании на базе крупнейших авиастроительных фирм страны объединенной авиастроительной компании.

Специальный корреспондент Ъ АНДРЕЙ Ъ КОЛЕСНИКОВ вернулся из Жуковского окрыленным.

Открывая совещание, президент предложил определиться, на каком сегменте рынка стоит сосредоточить имеющиеся ресурсы. То есть в самом начале заседания он давал понять, что ресурсов не так уж много.

- Современный авиарынок - это глобальный рынок, - сказал президент. - Конкуренция идет не между компаниями, а между державами.

Сообразительные участники совещания сразу должны были понять, в каком направлении пойдет разговор. Но сообразительность, как позже выяснилось, проявили далеко не все.

Губернатор Воронежской области Владимир Кулаков, глава рабочей группы, которая готовила президиум Госсовета, попросил разрешения у президента выступать с места. После некоторого размышления президент кивнул.

Владимир Кулаков оказался благодарным человеком.

- Чтобы реанимировать отрасль, - сказал он, - мы должны работать так, как в нашей стране никто еще не работал.

Оставалось только догадываться, в каком же состоянии отрасль находится сейчас. - В нашей отрасли на одного рабочего выпускается продукции на 327 тысяч рублей в год, - заявил Владимир Кулаков. - А в Boeing - тоже на 327 тысяч, только долларов.

То есть Владимир Кулаков, предлагая работать так, как в нашей стране еще никто не работал, имел в виду, что работать придется так, как люди работают в Boeing.

- Нам нужна консолидация, - заявил Владимир Кулаков. - В том числе консолидация украинского и российского авиапрома. ОКБ имени Антонова - одно из самых продвинутых в СНГ! На него работают заводы в Воронеже, Ульяновске и Новосибирске.

Владимир Кулаков ничего не знал о том, что полчаса назад президент Украины Виктор Ющенко заявил о том, что в экономике Украины отныне не будет многовекторности. Господин Ющенко указал и единственный оставшийся в результате президентских выборов вектор. Дело даже не в том, что он направлен на Запад. Главное - в противоположную от России сторону.

- Потеряем партнеров - будем лететь с одним крылом, - продолжал между тем Владимир Кулаков, этот честный труженик, далекий от мировой закулисы. Впро-

чем, видно было, что если будет поставлена задача, то и это не проблема: не привыкать.

Господин Кулаков предложил активнее работать над имеющимися проектами, которые близки к завершению последние несколько десятков лет.

- Так, у нас с Украиной есть Ан-148, - заявил он. - Может, реализация этого проекта и не приведет к созданию нового самолета. Но работать над ним нужно!

Зачем же тогда работать над проектом? Для того, чтобы не потерять квалификацию? - Чтобы авиарынок в результате не заполнился поддержанными иномарками, - думал, что пояснил, господин Кулаков. -

Вообще не стал бы говорить об этом, если бы не противодействие чиновников.

Напоследок он вспомнил поучительную историю из второй мировой войны, когда Воронежский авиазавод был эвакуирован под Куйбышев, на какой-то пустырь, и начал на нем осваиваться, а потом директор этого завода получил телеграмму от верховного главнокомандующего Иосифа Сталина, в которой говорилось о том, что самолет Ил-2, над которым завод работал до эвакуации, "нужен стране как воздух, хлеб и вода, а вы занимаетесь пустобрехством". Через три месяца самолет был готов.

Сейчас, по мнению Владимира Кулакова, именно такая ситуация. То есть люди занимаются пустобрехством, в то время как стране нужны новые самолеты. Не хватало только телеграммы верховного главнокомандующего.

Владимир Путин ограничился тем, что предоставил слово министру промышленности и энергетики Виктору Христенко.

- Государство должно оставаться крупным собственником, - заявил господин Христенко, - в капитале отрасли. Наша цель - создание крупной объединенной авиастроительной авиакомпании (ОАК).

Господин Христенко считает, что пять лет для того, чтобы создать такую компанию, - это слишком много. Можно сделать и за два. Тогда и государство сможет заниматься лоббированием интересов ОАК на внешнем рынке.

- Лоббированием в хорошем смысле, - пробормотал господин Христенко. Пока Россия, по его словам, теряет уже завоеванные рынки - такие, как Индия, и не может освоить новые - такие, как Италия и Франция.

- Не повлияет ли создание такой авиакомпании на конкурентоспособность уже существующих КБ? - озабоченно спросил губернатор Московской области Борис Громов.

Вопрос он задал, как выяснилось, наивный. Виктор Христенко успокоил его: нет, не повлияет. Борис Громов удовлетворенно кивнул.

- Не торопимся ли мы в этой части? - неторопливо задал свой вопрос президент Татарии Минтимер Шаймиев.

Его смущало многое. Он подготовился к этому разговору лучше, чем Борис Громов. - Зачем создавать что-то

новое, когда все уже есть? - удивился он. - Модель Ту-324 собрана, документация есть, израсходовано 200 млн долларов - а работы остановились.

Все эти драматичные события происходят в Татарии. Минтимер Шаймиев, не дожидаясь создания ОАК, уже занимался лоббированием в хорошем смысле этого слова, и никто не мог запретить ему это.

- Да, мне могут сказать, что лоббирую, - согласился господин Шаймиев. - Но я лоббирую не для себя! Мы можем поднять 324-й в воздух! Никто не может это отрицать! Все готово! Есть двигатель! И многое! Надо только поднять! Современный самолет! Такое не только может иметь место, а оно есть!

Остается получить госзаказ на окончание работ, и отрасль, по крайней мере в Татарии, будет спасена.

- Сейчас я что предлагаю? - с искренним недоумением спросил господин Шаймиев. - Хороший пример был сказан, как во время войны предлагалось решать боевые задачи. Если вы, Владимир Григорьевич, поручите сегодня Шаймиеву персонально и министрам выйти на уровень десяти 324-х машин в 2007 году, то все! Можем зафиксировать - и все, на отсечение! Хотя отсеченный и так уже есть - как факт!

Сообщение президента Татарии вызвало большое оживление среди членов президиума Госсовета. Они рубили руками воздух, показывая процесс отсечения, и хихикали.

- На десять Ту-214 я контракт заключил через лизинговые компании, - бесстрастно продолжил господин Шаймиев. - Если мы хотя бы не удвоим объем капиталовложений в лизинг, то все!

И он сам отчаянно рубанул рукой воздух. На отсечение, понял я.

- Ладно, мы и так берем из-готовить 324-й самолет! В 2004 году первые четыре самолета будут сделаны! В 2007 году двадцать самолетов будут сделаны! - отпарывал он.

Очевидно, эти точные цифры и обязательства, если их проанализировать в тиши кабинета, как-то сочетаются со сроками утверждения новых глав субъектов федерации.

- Нам сейчас догонять надо самих себя, умный вы человек Владимир Григорьевич! - обратился он к главе рабочей группы Владимиру Кулакову, который, похоже, меньше всего хотел в этот момент привлечь к себе внимание брызжущего соиздательной энергией Минтимера Шаймиева. - Ну вот есть у нас НК-93 двигатель. Давайте его подвесим!

Спорить с Минтимером Шаймиевым в этот момент было бесперспективно. А главное - не нужно. Он уже перешел к проблеме

кредитования авиастроительной отрасли.

- Что такое Сбербанк для страны? Это деньги народа! А зачем он тогда все время повышает ставки свои по кредитам? Они на деньги народа, я понимаю, хотя строить торговые комплексы. Они так хотя бы гарантировать вклады населения. Но самолет служит 25 лет! Это большой срок. Почему не вложить деньги населения в самолет? Зачем мы должны уговаривать Сбербанк дать нам деньги?

Я подумал, что сказал бы народ, если бы его попросили отдать его деньги в управление Минтимеру Шаймиеву на строительство самолетов, которые, по словам Владимира Кулакова, может, и не будут построены. (Цель-то, как я уже понял, не в этом.) Если бы я был вкладчиком Сбербанка, я бы нашел способ поблагодарить его руководство за принципиальную позицию в деле предоставления кредитов авиастроительной отрасли.

Минтимер Шаймиев тоже, как оказалось, хотел кое-кого поблагодарить.

- У нас же еще вертолеты делают, - напомнил он. - Вы, Владимир Владимирович, вовремя вмешались по вертолетам. Там, помните, были моменты по финансированию программ... Я вышел, как договаривались, на Игоря Ивановича Сечина (заместителя руководителя администрации президента РФ. - Ъ), и многие вопросы удалось решить!

Очевидно, что такой механизм взаимодействия с государством полностью устраивает президента Татарии. Он готов и хочет работать так и дальше.

Ему по определению не могут понравиться идеи господина Христенко.

Владимир Путин никак не прокомментировал выступление господина Шаймиева. Он предоставил слово губернатору Нижегородской области господину Ходыреву. Тот сказал, что Airbus объединился шесть лет, "а мы хотим за два года: ежа, ужа - всех в одну корзину..."

- Уже здесь, на президиуме - на президиуме! - обозначилось несколько группировок. Прямо здесь! - воскликнул губернатор Хабаровского края Виктор Ишаев, как будто люди у него глазах занимались чем-то совершенно предсудительным. - Давайте без долгих разговоров создадим ОАК как экспериментальную площадку для всего этого!

Один за другим выступили руководители крупнейших предприятий, которые по плану господина Христенко войдут в ОАК: холдинга "Сухой", корпораций МиГ, "Ильюшин", "Иркут", фирмы "Туполев". Все они единодушно высказались за создание ОАК. С ними вопрос был, видимо, согласован всерьез и задолго до совещания.

- МиГ и "Сухой", "Туполев" и "Ильюшин", которые всегда конкурировали, готовы идти на это, - словно удивляясь самому себе, сказал глава МиГа Алексей Федоров. - Это должно вселить оптимизм. То есть пока еще не вселило.

Ни один из выступавших ни слова не сказал про выступление Минтимера Шаймиева. Я думал, они в пух и прах раскритикуют его. Это не составило бы для них труда. Но они сделали проще. Они его вообще не заметили.

Оставалось что-то сказать Владимиру Путину.

- Нам сегодня надо принять решение, что мы это делаем. Ни у кого нет сомнений, что это нужно делать? Вот мне летчик-испытатель написал письмо, а губернатор Нижегородской области передал, - сказал Владимир Путин, склонившись над бумагой, лежавшей на столе. - Он пишет: когда речь идет об интересах государства, торг здесь неуместен. Я согласен. Будем считать, что решение принято.

Таким образом, президент решил произвести реформу авиастроительной промышленности руками летчика-испытателя. Правильно: а вдруг провалится?

источник: газета "Коммерсантъ"
24.02.2005

Авиационное холдинговое

Концепция создания в России объединенной авиастроительной компании (ОАК) предусматривает вхождение в ее состав компаний "Сухой", МиГ, "Ильюшин", "Иркут", "Яковлев", "Туполев". Тем самым в ОАК будет объединено производство всех российских самолетов - как гражданских, так и военных.

По оценкам правительства, компания, объединившая ресурсы всех основных самолетостроительных фирм РФ, могла бы успешно конкурировать с ведущими зарубежными авиастроителями, отвовав себе не менее 10% мирового рынка авиационной промышленности, оцениваемого экспертами в \$1,7 трлн.

Такую компанию планируется создавать в два этапа. На первом будет осуществлена реструктуризация авиастроительных предприятий, создан частно-государственный консорциум участников, его управляющая компания, доля государства в которой составит от 25,5 до 51%.

На втором этапе будет образована корпоративная структура в виде холдинговой компании с единой акцией всех вошедших в нее компаний. Для этого существующие федеральные самолетостроительные госпредприятия будут акционированы.

В федеральной собственности останется от 25,5 до 51% акций компании. Правительство намеревалось завершить процесс создания компании до июля 2005 года, но произошла задержка с согласованием проекта создания ОАК.

ПУТИН: КОРЕНЬ ПРОБЛЕМ АВИАПРОМА – В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ

Путин раскритиковал нынешнее состояние авиапрома и перечислил самые наболевшие проблемы отрасли: износ оборудования, неконкурентоспособность отечественной продукции, падение технологического уровня и главное – отсутствие эффективной системы управления

В подмосковном городе Жуковском прошло заседание президиума Госсовета, посвященное состоянию дел в российском авиапромышленном комплексе. В заседании участвовал президент РФ Владимир Путин.

Он раскритиковал нынешнее состояние авиапрома и перечислил самые наболевшие проблемы отрасли: износ оборудования, неконкурентоспособность отечественной продукции, падение технологического уровня и главное – отсутствие эффективной системы управления. Путин считает, что авиастроение должно оставаться одним из значимых направлений экономической политики. Для этого, по мнению президента, необходима стратегическая программа развития отрасли и привлечение в нее частных инвестиций...

Тема сегодняшнего заседания Госсовета – "О состоянии и перспективах развития российского авиационно-промышленного комплекса". Основными докладчиками являлись руководитель рабочей группы Госсовета, глава администрации Воронежской области Владимир Кулаков и министр промышленности и энергетики Виктор Христенко.

Путин отметил тревожные и негативные тенденции в развитии отечественного авиапрома. Прежде всего – усиливающиеся неконкурентоспособность гражданской продукции, ее низкая привлекательность и несоответствие международному уровню комфортности, что никак не способствует усилению наших позиций на мировых рынках, в том числе на таком традиционном и хорошо освоенном ранее для нас рынке, как рынок СНГ.

Нынешнее состояние отрасли оставляет желать лучшего. "В самой отрасли идет износ оборудования, продолжается отток кадров, снижается квалификация персонала, и, что особенно плохо – падает технологический уровень как в производстве, так и в проектировании", – констатировал президент.

По мнению Владимира Путина, корень проблем в том, что российский авиапром так и не получил адекватной современным требованиям системы управления. Отсутствуют экономические инструменты, которые способны обеспечить стабильное функционирование отрасли и ее инвестиционную привлекательность. Проблемой отрасли является ее неэффективная организационная и управленческая модель.

Президент подчеркнул, что дискуссия о путях развития отечественного авиастроения идет уже давно. И это обсуждение, по мнению президента, "явно затянулось". При этом в ходе дискуссии групповые интересы зачастую вступают в противоречие с общенациональными, заметил Путин.

Президент призвал не забывать о том, что позиции российского авиастроения традиционно сильны на мировом рынке. "Авиастроение должно оставаться од-

ним из значимых направлений нашей экономической политики. Мы не вправе забывать, что наши позиции на этом рынке традиционно сильны", – сказал он. По словам Путина, "авиастроение сегодня может стать одним из важнейших рынков диверсификации и структурной перестройки российской экономики, базой для ее дальнейшего роста".

Президент призвал отечественных авиастроителей ориентироваться не только на внутренний, но и на глобальный рынок. "Необходимо иметь в виду, что расчет только на внутренний рынок, спрос, не обеспечит нам устойчивую работу и равномерную загрузку предприятий", – предупредил глава государства.

Для развития отрасли необходима долгосрочная стратегическая программа развития, которая "должна быть адекватна вызовам глобальной промышленно-технологической конкуренции, учитывать тенденции мирового рынка и опираться на возможности и ресурсы российской экономики".

Путин считает, что в авиастроение нужно привлекать частные инвестиции. "Частным инвестициям может и должен быть открыт доступ в авиастроение", – сказал Путин. Он подчеркнул, что опора исключительно на протекционистские меры – прямой путь к стагнации и снижению качества "одного из высокотехнологичных отечественных производств".

При этом необходимо защищать и отечественного производителя. "Конечно, нужно думать, как аккуратно защищать своего производителя, но современный потребитель выбирает самую продвинутую, безопасную и комфортабельную технику, ориентируется на самые выгодные для себя условия покупки и сервисного обслуживания", – подчеркнул Путин.

Президент отметил, что необходимо привлекать иностранный капитал и прогрессивные технологии в российские проекты. А отечественные авиастроители должны активно участвовать в международных авиационных альянсах.

Одним из успешных направлений российского авиастроения традиционно является военное. Президент считает, что достижения военно-технической составляющей нужно использовать для авиапрома в целом.

По итогам заседания Путин поручил правительству подготовить проект указа по выполнению стратегии создания единой авиастроительной компании. По словам президента, "это должен быть единый план, по которому мы должны работать". "Ни у кого из нас нет сомнений в том, что это правильный выбор", – сказал президент.

источник: www.newsinfo.ru
22.02.05

АВИАПРОМ НАЧИНАЕТ «СТРАТЕГИЧЕСКУЮ ИГРУ»

Владимир Путин поручил правительству России подготовить проект указа с планом действий по исполнению стратегии по созданию объединенной авиастроительной компании.

Проблемы российской авиастроительной промышленности России обсуждались на самом высшем уровне — в Госсовете. Стратегии развития российской авиационной промышленности было посвящено заседание президиума Госсовета России, на котором были представлены результаты работы рабочей группы Госсовета по вопросам развития российского авиапромышленного комплекса под руководством губернатора Воронежской области Владимира Кулагина и доклад министра промышленности и энергетики Виктора Христенко.

Владимир Путин поручил правительству России подготовить проект указа с планом действий по исполнению стратегии по созданию объединенной авиастроительной компании. «Судя по тому, что я услышал, ни у кого нет сомнений в том, что это надо делать. Будем считать, что это решение принято», — сказал президент России, выступая с заключительным словом на заседании президиума Госсовета.

Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко уверен, что в создаваемой объединенной авиастроительной компании найдется место для всех крупнейших российских авиапроизводителей — и для «Сухого», и для «МиГа», и для «Туполева», и для «Иркут». «Их брэндсы будут сохранены», — сообщил министр. По его словам, консолидация активов крупнейших российских авиапредприятий потребует до двух лет. Кроме того, принято решение о консолидации бизнеса и государства в области создания объединенной авиастроительной компании. «Доминанта государства в компании будет несомненна — от 60 до 70% на старте», — подчеркнул Христенко.

Основные проблемы российского авиапрома обозначены четко: неэффективное управление компаниями, производство двигателей и производство приборов.

Самая большая проблема, которая вот уже более десяти лет мучает российскую авиапромышленность — это проблема управления авиастроительными компаниями. Новые условия работы предъявили руководителям КБ, НПО и заводов целый ряд новых и во многом неожиданных требований. Например, российские авиапроизводители были поставлены перед необходимостью считаться с монопольным положением на мировом рынке американской компании Boeing и европейского концерна Airbus. Эти две компании контролируют до 99% мирового рынка магистральных аэробусов. Перед руководителями российского авиапрома встала нелегкая и незнакомая задача — ухватиться за 1% мирового рынка аэробусов и попытаться расширить этот сегмент.

Эта задача не была решена, нет ее решения и по сей день. А если говорить в целом об авиапромышленности, то еще недавно Россия занимала пятое место в мире по производству самолетов, но по итогам 2004 года перешла на шестое, уступив Бразилии.

Негативно подействовало на российских авиастроителей введение в Европе очень жестких техниче-

ских норм на характеристики и оснащение самолетов, которые стали сковывать работу не только авиастроительных заводов, но и авиакомпаний. Проблема дополнительного оснащения самолетов в соответствии с европейскими нормами решается сейчас за счет иностранного оборудования.

Дает о себе знать и определенная инерция мышления, оставшаяся с советских времен, когда советские самолеты занимали практически весь рынок социалистических и развивающихся стран. Например, при заключении контракта с Ираном на продажу 25-ти аэробусов Ту-204 требование иранцев произвести дооборудование самолетов, обеспечить послепродажное обслуживание и поставку запчастей было расценено как стремление иранской стороны сбить цену на самолеты.

Все это ведет к весьма печальным последствиям: потере рынков, которые традиционно считались российскими, резким ограничением на полеты российских самолетов в европейском воздушном пространстве, отставанию российской техники от иностранных аналогов и к общей слабой конкурентоспособности российской авиастроительной промышленности.

Поэтому решение вопроса об управлении авиапромышленностью и является главной задачей стратегии развития авиапрома, рассматриваемой Госсоветом России.

Второй вопрос, стоящий перед российской авиационной промышленностью — производство двигателей. Здесь главная проблема заключается в отставании технических характеристик. Но если по двигателям для истребителей мы еще выдерживаем мировой уровень, то вот по двигателям для гражданской и транспортной авиации этот показатель Россией уже упущен. Например, двигатели Д-30КУ/КП, Д-436 и ПС-90А имеют уровень 15-20 летней давности.

Двигателестроители пытаются решить проблему технического отставания своей продукции. Так, НПО «Сатурн» ведет доработку двигателя АЛ-31Ф, разработки по двигателю АЛ-41Ф для военной авиации и двигателя SM-146 для гражданской авиации.

Третий вопрос — производство приборов для авиации. Большой проблемой с 1 января 2005 года стало оборудование российских самолетов системами предупреждения близости земли. Без этой системы российские авиалайнеры не будут допускаться в воздушное пространство Евросоюза. Неожиданно под эти ограничения попал «Аэрофлот», совершающий рейсы в Гавану самолетами Ил-96 и Ту-204. По словам гендиректора ОАО «Аэрофлот» Валерия Окулова, отечественные авиазаводы пока не могут обеспечить российские самолеты такой системой.

Несмотря на острое ответное высказывание представителей компании «Ильюшин-финанс», тем не менее, признается, что российские лайнеры дооборудуются иностранными системами оповещения о близости земли.

В чем же состоят основные предложения по решению вышеперечисленных проблем?

Проблему повышения эффективности управления авиапромышленностью государственные органы пытаются решить путем укрупнения авиастроительных компаний в один или два крупных концерна. Выдвиг-

нута два проекта такого объединения. Один составлен Ильей Клебановым и Юрием Коптевым в 2000 году, и он предусматривал создание двух конкурирующих самолето-вертолето-строительных компаний — СВСК-1 и СВСК-2. Этот проект опирался на китайский опыт: в Китае в 1999-2000 году вся авиационная промышленность была разделена на две компании.

Второй проект был составлен Борисом Алешиным, и предусматривает создание «Единой авиапромышленной компании» (ЕАК), в которую войдут все предприятия авиастроительной промышленности. Алешин подкрепил свой проект планом объединения двух компаний — РСК «МиГ» и ОАО «Иркут».

Нынешний проект стратегии развития авиапрома, вынесенной на обсуждение Госсовета, разрабатывают сторонники создания двух компаний. (Один из них — Юрий Коптев, бывший глава «Росавиакосмоса», — перешел в Минпромэнерго, где возглавил Департамент оборонно-промышленного комплекса.) Согласно этому плану, до 2015 года российский авиапром должен вырасти в 2,8 раза, причем продажи на внутреннем рынке должны составить 40-50 магистральных самолетов в год. Объем внутреннего рынка до 2015 года должен возрасти до 5,9 млрд. долларов.

Особое внимание уделено прорыву на внешний рынок. По мнению министра промышленности и энергетики Виктора Христенко, высказанному на встрече с президентом России, российская авиация имеет возможность успешно работать на мировом рынке в сфере гражданской авиации и специального самолетостроения. За рубежом будут продвигаться пассажирские самолеты Ил-96, Ту-204/214 и Ту-334, а также специальные самолеты Бе-200 и Ан-124М, производящиеся совместно с Украиной. В стратегии предусмотрено и завершение разработки самолетов RRJ для использования в регионах, а также среднемагистральных самолетов МС-21.

Недавняя встреча российских бизнесменов с канцлером Германии Герхардом Шредером показывает, что российские авиастроители предпринимают попытки включиться в осуществление крупных проектов строительства магистральных аэробусов А-350 и А-320NG. Россия может принять участие как в инжини-

ринге проектов, так и в производстве и поставке комплектующих частей.

Насколько осуществима стратегия, предложенная Минпромэнерго и рабочей группой Госсовета России? Здесь нужно обратить внимание на несколько моментов.

Во-первых, оценка развития внутреннего рынка сбыта самолетов представляется слишком оптимистичной, даже на фоне сильной потребности российских авиакомпаний в новых самолетах. Все-таки, нельзя сбрасывать со счетов сильную конкуренцию со стороны мировых авиапроизводителей.

Во-вторых, несколько странно, что стратегия развития российской авиапромышленности рассматривается отдельно от развития авиакомпаний и сети аэропортов, и в ней не уделено пристального внимания развитию сервиса и обслуживания самолетов.

В-третьих, нельзя не обратить внимание на то, что при наличии заявлений о возможности возвращения на мировой рынок и необходимости создания «прорывного самолета», в стратегии нет программы создания такого технологического задела, и внешний рынок предполагается штурмовать уже давно освоенными Ил-96, Ту-204/214 и Ту-334. По оценкам специалистов, поставки за рубеж таких машин могут быть единичными, и мировых монополистов ни «Илы», ни «Тушки» потеснить не смогут.

Реализовать программу развития российской авиапромышленности можно, если навести порядок в управлении отраслью, особенно в части финансирования, сделать ставку на комплексное развитие авиационной отрасли в России, вместе со сферой обслуживания и эксплуатации, а также отказаться от попыток завоевать мировой рынок явно устаревшими средствами. Остается надеяться, что последние решения Госсовета России будут способствовать выполнению этих задач.

*источник: ИА «Росбалт». Москва
22.02.05*

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ДЕЛ В АВИАЦИОННО-ПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

На заседании Президиума Госсовета авиационная промышленность была признана ключевым сектором, где как в зеркале отражаются все набравшие проблемы оборонной промышленности страны.

Президиум Госсовета рассмотрел состояние дел в авиационно-промышленном комплексе. На заседании авиационная промышленность была признана ключевым сектором, где как в зеркале отражаются все набравшие проблемы оборонной промышленности страны. Поэтому все подходы к возрождению авиапрома рассматривались как своего рода 'пилотный проект' в отношении других отраслей ОПК. В отрасли назрела консолидация, которая давно прошла в других странах. Страна серьезно отстает от американских и европейских конкурентов в процессах концентрации

Российское авиастроение видится как 'классический' случай отрасли, к которой применимы принципы государственно-частного партнерства. Такая модель развития основана на принципах тесного взаимодейст-

вия государства и частного бизнеса и позволяет эффективно сочетать государственные возможности концентрации ресурсов на необходимых направлениях и мотивированность частных собственников в отношении конечных результатов бизнеса. И надо отметить, что уже на сегодня частный капитал активно вошел в авиапром.

В России вне всяких сомнений государство было, есть и должно остаться крупным собственником в капитале отрасли. И именно в этом качестве оно должно инициировать необходимые перемены на организационном уровне. Центральной идеей здесь является создание Объединенной авиастроительной компании (ОАК).

Подходы к решению проблемы, которые принял за основу Госсовет, достаточно подробно изложены в выступлении Министра промышленности и энергетики РФ Виктора Христенко на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации 22 февраля 2005 года.

ТЕЗИСЫ ВЫСТУПЛЕНИЯ МИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЭНЕРГЕТИКИ РФ ВИКТОРА ХРИСТЕНКО НА ЗАСЕДАНИИ ПРЕЗИДИУМА ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 22 ФЕВРАЛЯ 2005 ГОДА

Анализ состояния дел в авиационно-промышленном комплексе, представленный рабочей группой Президиума Государственного Совета РФ, в целом совпадает с оценками Минпромэнерго России.

Авиационная промышленность - один из ключевых секторов в оборонно-промышленном комплексе России. В нем, как в зеркале, отразились все общесистемные для оборонного комплекса проблемы. Поэтому следует рассматривать предлагаемые подходы как своего рода 'пилотный проект' в отношении других отраслей ОПК.

Альтернативы между внутренним и глобальным рынком для российского авиапрома не существует. Существующая (100-200 млн. долл.) и даже прогнозируемая (500-800 млн. долл.) емкость внутреннего рынка не позволяют обеспечить эффективное функционирование отрасли. Глобальный рынок и эффективное позиционирование на нем предъявляет дополнительные требования и к продукту, и к его сопровождению, и к организации деятельности.

В отрасли назрела консолидация, которая давно прошла в других странах. Мы серьезно отстаем от наших американских и европейских конкурентов в процессах концентрации. Сегодня концентрация активов в авиастроении - это не мода в выборе экономической модели развития компаний, а императив, обусловленный современным поколением авиационных технологий, ролью ВВС и организацией бизнеса авиаперевозок.

Длительность и дороговизна создания современных конкурентоспособных продуктов определяет минимально допустимую степень концентрации активов авиастроительных компаний. При объемах продаж менее 5-6 млрд. долл. в год инвестиции в поддержание передовой конструкторской базы, производственных центров компетенции, в разработку самих продуктов становятся нерентабельными.

Уровень капиталоемкости отрасли и продолжительность сроков реализации проектов таковы, что ни один из отечественных производителей не в состоянии принять на себя все риски. Более того, ни один проект создания нового самолета невозможно реализовать сейчас вне рамок международной кооперации с крупнейшими мировыми производителями. Это особенно актуально на этапе первоначального вывода на рынок неизвестных на рынке продуктов.

Российское авиастроение видится как 'классический' случай отрасли, к которой применимы принципы государственно-частного партнерства. Такая модель развития основана на принципах тесного взаимодействия государства и частного бизнеса и позволяет эффективно сочетать государственные возможности концентрации ресурсов на необходимых направлениях и мотивированность частных собственников в отношении конечных результатов бизнеса. И надо отметить, что уже на сегодня частный капитал активно вошел в авиапром. Схема владения активами авиапрома вряд ли может быть названа простой, а уж, тем более, сориентированной на консолидированный результат. Правда, надо отметить, что это стимулирует конкуренцию, но, к сожалению, на сегодня все это приводило лишь к конкуренции за государственные ресурсы: финансовые, административные, политические.

Какой при этом видится роль государства? В России вне всяких сомнений государство было, есть и

должно остаться крупным собственником в капитале отрасли. И именно в этом качестве оно должно инициировать необходимые перемены на организационном уровне. Центральной идеей здесь является создание Объединенной авиастроительной компании (ОАК).

Цель - сохранение технологической независимости при создании новых поколений военной и гражданской продукции; сохранение России на мировом рынке военных самолетов, возвращение на рынок гражданского самолетостроения с долей 10% в качестве игрока в первой 'пятерке' производителей.

Только динамичная, согласованная работа государства и частного бизнеса может дать желаемый результат.

Осознавая сложившуюся ситуацию, крупнейшие отечественные самолетостроители проявили волю к консолидации в рамках объединенной авиастроительной компании.

Создание объединенной компании предполагает консолидацию на двух уровнях: это консолидация активов и консолидация бизнесов. Основная проблема, которую необходимо разрешить в этой связи - это выбор последовательности действий в процессе объединения.

Консолидация активов представляет собой объективно сложный, продолжительный и одновременно неизбежный процесс, связанный с выполнением технического аудита, определением специализации отдельных производств, выработкой и осуществлением плана реструктуризации, проведением всех необходимых корпоративных процедур.

Наряду с этим необходимо объединение бизнесов, включающее, прежде всего, распределение компетенций, выработку договоренностей о специализации и продуктовой политике, концентрацию функций исполнительного органа у единого системного интегратора и переход на проектный принцип ведения работ.

Наше глубокое убеждение состоит в том, что нужно проводить консолидацию активов и бизнеса одновременно. Если консолидация управленческих функций и начало реализации проектов в рамках единой компании будет отложено до завершения всех процедур, связанных с объединением активов, то это увеличит сроки создания действующей объединенной компании, по крайней мере, вдвое: ориентировочно с двух до четырех - пяти лет. Опыт показывает, что растягивание преобразований на такие сроки с неизбежностью приводит к огромным издержкам, если не полному провалу проекта.

Вместе с тем, ситуация неокончательной урегулированности вопросов собственности не препятствует, при наличии политической воли, немедленному переходу к программным принципам управления, выработке решений по продуктовому ряду, выделению лидеров по направлениям деятельности, формированию соответствующих центров компетенции и ответственности под руководством единого системного интегратора.

Система управления авиастроением будет, таким образом, централизована. Будет обеспечена необходимая концентрация бюджетных ресурсов на ключевых проектах, переток технологий между секторами, переговорный процесс с иностранными партнерами по кооперации будет реализован по принципу 'одного окна'.

Реструктуризация авиационной отрасли как основное содержание процесса создания объединенной

авиастроительной компании будет проходить параллельно с формированием нового организационного и управленческого облика компании. В общих чертах, объединенная компания будет представлять собой трехуровневую структуру, первый уровень которой будет составлять головная компания, ответственная за управление акционерным капиталом, формирование позиции на фондовом рынке (включая вывод на рынок акций компании), инвестиционное и продуктовое планирование, выбор важнейших проектов, лоббирование (в хорошем смысле) интересов холдинга на внутреннем и мировом рынках.

Второй уровень будут составлять дивизионы, определяющие основные направления бизнеса. Предположительно это субхолдинги с условными названиями 'Боевая авиация', 'Гражданская авиация', 'Транспортная авиация' и 'Роботизированные системы'. В рамках проектного принципа управления в этих субхолдингах будут концентрироваться центры компетенции по соответствующим направлениям, владеющие необходимыми технологиями, опытно-конструкторской базой и заводами, осуществляющими финальную сборку и испытание самолетов.

Третий уровень холдинга будет представлен специализированными заводами, производящими отдельные элементы конструкции и агрегаты. Положение специализированных заводов в иерархии холдинга должно стимулировать их выход со своей продукцией на внешние рынки, диверсификацию производства, в направлении снабжения других секторов машиностроения, в частности, автомобильной промышленности.

Выбрав в процессе реструктуризации отрасли путь *step by step*, можно будет обеспечивать общее продвижение, решая существующие проблемы по шагам - от менее чувствительных, к более чувствительным. Так, основная предпосылка дальнейшего развития - продуктовая стратегия могла бы быть выработана уже в течение ближайших месяцев. Затем можно было бы переходить к распределению специализации между предприятиями, системному интегрированию производств вокруг производства выбранных моделей самолетов с целью сохранения ключевых компетенций, обеспечения жизнедеятельности успешных реализуемых в данный момент проектов, построению продуктового ряда 2010-2015 годов.

Когда системный интегратор сконцентрирует в компании ключевые компетенции, можно будет обратиться к стимулированию развития рынка малых и средних предприятий - потенциальных поставщиков компонентов. Следует отметить, что идеи системного интегрирования отрасли развивают возможности обороноспособности государства. В условиях относительно малой по численности населения страны, какой является Россия, и крайней ограниченности бюджетных ресурсов обеспечить технологическую независимость ОПК и полное самообеспечение вооружением и военной техникой возможно лишь путем перекладывания части затрат на партнеров по международной кооперации, сохраняя при этом в своих руках ключевые компетенции.

Ожидаемые показатели деятельности компании, а фактически - всего самолетостроения России выглядят следующим образом. Суммарная выручка объединенной авиастроительной компании на первом этапе существования после объединения крупнейших российских авиационных заводов оценивается в 2,5 млрд. долл. На первоначальном этапе соотношение между гражданской и военной авиатехникой внутри этих 2,5 миллиардов долларов будет примерно '30 на 70'.

Наша цель на ближайшие годы - обеспечить уровень продаж, необходимый для вхождения в пятерку ведущих игроков. Это означает не только рост объемов продаж минимум до 6 млрд. долларов, а в долгосрочной перспективе - до 8 млрд. долл., но и изменение соотношения между гражданской и военной продукцией до '50 на 50'.

Таким образом, решение проблем авиастроения связано с определением базового принципа развития отрасли: будет это анклавное образование, в рамках национальных границ, с абсолютным доминированием государства в активах, ориентацией преимущественно на бюджетные инвестиции, либо это в разумной мере открытая отрасль, расширяющая кооперационные связи с западными высокотехнологическими партнерами и с развивающимися авиастроительными комплексами стран - импортеров авиатехники, прежде всего с Индией и Китаем. Этот выбор должен быть дополнен рядом решений в нормативно-правовой и финансовой областях, в сфере технического регулирования.

Большая часть парка как военной, так и гражданской техники эксплуатируемой в России была произведена еще в советские годы. Расходы по созданию и введению самолетов в эксплуатацию у тех, кто ее использует, попросту отсутствуют. Это несомненно затрудняет налаживание нормальных отношений между производителями и покупателями. Но мы должны осознавать: рано или поздно имеющаяся техника устареет не только морально, но и физически. Поэтому неизбежна постепенная 'очистка рынка' от самолетов, полученных неэкономическими методами. Следует подчеркнуть: мы против искусственного ускорения этого процесса. Замена авиапарка должна идти сбалансировано и сопровождаться мерами по стимулированию спроса.

В полной мере также должны быть задействованы меры технического регулирования, такие как ограничение ресурса использования авиатехники, применение норм ИКАО по шумам и эмиссии и ряд других. Неудачные попытки последних лет лишь подтверждают, что отрасль авиаперевозчиков должна быть подготовлена к смене техники. Как одно из возможных последствий 'очистки рынка', мы не исключаем консолидацию среди авиакомпаний, а возможно создание альянсов российских перевозчиков с участием западного капитала.

Рынок авиатехники сегодня - это глобальный рынок с жесткой конкуренцией. Отрасль масштабна, технологически сложна, велики риски, сопряженные с огромными инвестициями в новые проекты. Чтобы частный бизнес оперировал в отрасли, для него необходимы соответствующие стимулы и условия. Во всем мире участие государства в авиапромышленности носит самые разные формы - от правительственных кредитов на преференциальной основе, часто через специальные государственные корпорации или фонды, до субсидирования процентных ставок и налоговых льгот. Но есть одно общее: государство везде играет важнейшую роль стабилизатора и компенсатора рисков на этом рынке.

Проблемы внутри отрасли усугубляются законодательными препонами для выхода на внешние рынки и кооперации с иностранными партнерами. Действующая нормативная база ВТС тормозит развитие стратегического сотрудничества с нашими клиентами и конкурентами на рынке вооружений. Перечень нормативных барьеров для развития авиапрома на сегодня включает:

- закон 'О государственном регулировании развития авиации', согласно которому авиастроение; - единственная отрасль в стране, в которой действуют практически запретительные меры на создание совместных

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Гендиректор консалтингового агентства Infomost Борис Рыбак считает, что только на выкуп активов и зарплату менеджеров, которых еще необходимо найти, может уйти до \$500 млн. Плюс к тому правительство должно потратиться на заказ авиатехники.

Зампред правления Союза авиапромышленности Константин Крохин напоминает, что около двух лет понадобилось на слияние отечественных авиастроителей в менее крупные холдинги – и это при "постоянном прессинге правительства".

Менеджер одного из предприятий авиапромышленности добавляет, что против слияния в авиапроме выступают "традиционно амбициозные с советских времен генеральные конструкторы авиационных КБ".

*источник: газета "Ведомости"
24.02.05*

производств на территории России (запрещено более 25% иностранного участия в авиастроительных предприятиях);

- закон 'О государственном оборонном заказе', который исходит из того, что все НИОКР в этой области выполняются исполнителями работ исключительно в рамках оборонного заказа. При этом организации-разработчики существенно ограничены в возможностях привлечения негосударственных инвестиций, в том числе в использовании собственных средств для выполнения инициативных разработок ВВТ, они не получают прав на результаты интеллектуальной деятельности на продукцию военного назначения, что является для них гарантией возврата инвестиций;

- закон 'О военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами' не предусматривает реализацию такой модели ВТС, как совместный проект полного цикла (от разработки до послепродажного обслуживания). Именно эта модель интеграционная модель многосторонней кооперации при разработке, производстве и сервисном обслуживании вооружений и военной техники во всем мире сменила традиционные схемы взаимодействия (такие как продажа готовой продукции и лицензионное производство).

БОЛЕЕ \$35 МЛРД. НЕОБХОДИМО ВЛОЖИТЬ В РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ ДО 2015 ГОДА

Более \$35 млрд. необходимо изыскать для развития отечественной авиапромышленности до 2015 года. Таково мнение Владимира Кулакова, возглавлявшего рабочую группу, которая готовила заседание президиума Госсовета.

Выступая на заседании, Кулаков, губернатор Воронежской области, где расположен один из крупнейших в стране авиационных заводов, подчеркнул, что такая сумма не может быть найдена только за счет бюджетных средств. "Нам нужно выработать стратегию привлечения инвестиций и перестать, наконец, бояться человека с рублем", - сказал он.

Эту мысль поддержал и президент России Владимир Путин. "Частным инвестициям может и должен быть открыт доступ в авиастроение, авиастроительный бизнес в целом должен стать коммерчески выгодным и привлекательным", - заявил глава государства. Он высказался за "самое широкое использование кооперационных связей", уточнив, что имеет в виду "заинтересованное привлечение иностранного капитала и прогрессивных технологий в российские проекты и активное участие отечественных производителей в международных авиационных альянсах".

Другая тема, на которой остановился Кулаков, - "патриотизм российских чиновников и руководителей авиакомпаний", которые могут отказаться от закупки самолетов импортного производства, обеспечив тем самым работой отечественные заводы. Такая мера "будет одной из самых действенных", убежден он.

В качестве отрицательного примера глава рабочей группы назвал компанию "Аэрофлот", которая до сих пор "не приобрела шесть заказанных самолетов Ил-96-300, оттягивая контракт под различными предлогами". Всего, отметил Кулаков, за три последних года российскими компаниями было закуплено больше иностранных самолетов, чем заказано у отечественных производителей.

Решение проблем авиапрома предложено в представленном в Правительство и в целом поддержанном им проекте Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года. Механизмы практической реализации Стратегии разработаны в рамках Концепции создания ОАК, концентрирующей ресурсы самолетостроения и обеспечивающей реальный выбор приоритетов и реструктуризацию отрасли.

Мы считаем, что перспективы развития авиапрома лежат в сфере осознанной интеграции в глобальный рынок, в международной кооперации при сохранении и развитии ключевых авиастроительных компетенций на территории Российской Федерации, в разумной концентрации активов, в широком привлечении частного капитала и частной инициативы.

*источник: avia.ru
24.02.05*

Ранее, в начале заседания, президент России Владимир Путин высказал недовольство положением дел в отечественном авиастроении и признал, что в отрасли "часто групповые интересы вступают в противоречие с общенациональными". "В самой отрасли идет износ оборудования, продолжается отток кадров, снижается квалификация персонала, и, что особенно плохо - падает технологический уровень как в производстве, так и в проектировании", - констатировал президент.

"Очевидны тревожные, негативные тенденции, налицо усиливающиеся неконкурентоспособность гражданской продукции, ее низкая привлекательность и несоответствие международному уровню комфортности, что никак не способствует усилению наших позиций на мировых рынках, в том числе на таком традиционном и хорошо освоенном рынке для нас рынке, как рынок СНГ, - сказал глава государства. - Причины такого положения дел носят системный характер, корень проблем в том, что российский авиапром так и не получил адекватной современным требованиям системы управления и эффективных экономических инструментов".

Эти инструменты, по словам Путина, должны быть "способны обеспечить стабильное функционирование отрасли, ее инвестиционную привлекательность, а следовательно - обеспечить России значимую долю и вес на мировом рынке авиатехники".

Путин отметил, что проблемы авиапрома "дискутируются давно и обсуждение явно затянулось", при этом "в ходе дискуссий часто групповые интересы вступают в противоречия с общенациональными". "Пора принять решения, определить основные направления развития и долгосрочную стратегию", - сказал президент, добавив, что по итогам заседания будут даны "конкретные поручения правительству".

*источник: газета "Финансовые Известия"
22.02.05*

ФАС ПРОТИВ ПРЕЗИДЕНТА

Федеральная антимонопольная служба указала объединителям отечественного авиапрома (в том числе, значит, и президенту Путину) на несоответствие их инициатив законодательству. Но авторы идеи Единой национальной самолетостроительной корпорации уже готовятся изменить мешающие законы.

24 февраля 2005 г. на пресс-конференции руководитель Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев фактически выступил против объединения всех российских авиапромышленных предприятий в единый холдинг, которое два дня назад одобрил президент Владимир Путин: "У нас никогда не будет положительное отношение по созданию подобных холдингов, на то мы и антимонопольный орган".

Единственным обоснованием создания единого авиастроительного холдинга может быть "помощь России в завоевании мировых рынков", сказал чиновник, но тут же подверг сомнению реалистичность основной цели предприятия, сформулированной объединителями авиапрома. По мнению главы ФАС, необходимо "критически рассмотреть обоснование создания этого холдинга" и серьезно оценить конкурентоспособность создаваемой структуры на внешнем рынке.

Господин Артемьев напомнил, что в Конституции прописаны слова "конкуренция" и "экономическая свобода", и если какая-либо структура будет создана неконституционно, всегда есть Конституционный суд, в котором можно оспорить ее создание".

Понятно, что все эти заявления руководителя ФАС основаны на действующем законодательстве, которое на самом деле может затруднить создание Единой национальной авиастроительной корпорации. Но Минпромэнерго, автор этой идеи, предусмотрело возникновение подобных трудностей и не скрывает несоответствие своих инициатив антимонопольным законам. И чтобы они не мешали объединению авиапрома, министерство в своей стратегии развития отрасли до 2015 года предлагает его изменить.

В списке четырех федеральных законов, подлежащих адаптации, есть и закон "О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках".

Источник "Газеты.Ru" в правительстве сообщил, что в министерстве Виктора Христенко уже готовятся изменения в этот закон. Их суть заключается в том, чтобы вывести холдинговые структуры из категории естественных монополий, а также отменить действие антимонопольного законодательства на холдинги, связанные с разработкой и производством вооружений, военной техники и продукции двойного назначения, к которой относятся гражданские воздушные суда.

Деятельность этой категории компаний, по мнению разработчиков стратегии, должна регулироваться отдельными законами, указами президента и постановлениями правительства.

По данным источника, Минпромэнерго планирует за два месяца завершить подготовку этих изменений, чтобы Госдума могла в ходе текущей сессии рассмотреть проекты законов.

Поскольку объединение авиапрома поддержал Владимир Путин, успешное прохождение документов через парламент не вызывает сомнений. Так что к лету Минпромэнерго наверняка устранил законодательные препятствия создания Единой национальной авиастроительной корпорации.

Виктор Христенко пообещал Владимиру Путину, что ЕНАК появится до 31 декабря 2006 года. Планируется, что она будет представлять собой нечто вроде европейского концерна EADS, то есть различные фирмы объединятся по дивизиональному принципу и войдут в состав ЕНАК в виде самостоятельных бизнес-единиц.

Так, на первом этапе появятся как минимум четыре профильных подразделения: военные самолеты, военно-транспортные, гражданские и структура, производящая различные узлы и компоненты по заказу из-за рубежа. Впоследствии в виде пятого компонента ЕНАК планируется присоединение корпорации "Вертолеты Миля", которая уже создается под патронажем Рособоронэкспорта.

По амбициозным планам Минпромэнерго, к 2015 году ЕНАК должна захватить 10% мирового рынка магистральных и региональных самолетов и вывести Россию в пятерку авиастроительных держав мира наряду с США (концерн Boeing), Европой (EADS, акционер Airbus), Канадой (Bombardier) и Бразилией (Embraer).

источник: "Газета.Ru"
25.02.05

СОЗДАНИЕ ОАК ПРЕЖДЕВРЕМЕННО

Если в отношении объединенной компании будут приниматься непродуманные решения, ее создание может не дать результата, на который рассчитывают чиновники.

Сегодня на заседании президиума Госсовета, посвященного состоянию и перспективам развития отечественного авиационно-промышленного комплекса, среди прочих будет рассматриваться вопрос о создании Объединенной авиастроительной компании. Этот процесс идет активными темпами, однако, по мнению ряда экспертов, проект нельзя считать достаточно обоснованным и подготовленным. Если в отношении объединенной компании будут приниматься непроду-

маные решения, ее создание может не дать результата, на который рассчитывают чиновники. В распоряжении NewsInfo оказался подготовленный специалистами тезисы, содержащие основные недостатки предлагаемой концепции ОАК...

1. Упрощенный "технологический" подход к формированию российской авиационной промышленности, проистекающий из непонимания глубины и причин ее системного кризиса.

Гражданская авиационная техника – это не только высокотехнологичный наукоёмкий продукт, но и объект купли-продажи, объект рыночных отношений всех участников авиационного бизнеса. Производить надо только то, что можно продать. Для этого должна быть создана заново система ведения авиационного бизне-

са, обеспечивающая создание опережающих научно-технических заделов, проектирование, производство, продаже и послепродажную поддержку востребованной рынком продукции. Эта система должна быть совершеннее аналогичных, но созданных намного раньше систем западных конкурентов.

В концепции же основной упор делается на восстановление научного, проектного и производственного потенциала отрасли, ориентированного на создание передовой по летно-техническим характеристикам продукции. Механизмы обеспечения "продуваемости" этой продукции, в первую очередь, системы послепродажной поддержки, в концепции отсутствуют. У руководства страны создаётся иллюзия возможности простого решения сложной проблемы, которое на самом деле способно привести только к окончательной гибели отрасли (сначала гражданского, а потом и военного машиностроения).

2. В концепции декларируется восстановление государственного контроля над отраслью через механизм корпоративных и имущественных отношений на базе частно-государственного партнёрства. На самом деле, все тщательно прописанные в концепции действия способны привести только к противоположному результату – окончательной утрате государственного влияния в стратегически важной отрасли народного хозяйства. Термин "частно-государственное партнёрство" не имеет юридического смысла, и не обременяет стороны никакими обязательствами в действующем правовом поле. По сути, он является красивой упаковкой для дальнейшего передела государственной собственности за государственные деньги в интересах частного бизнеса.

Через многоступенчатый механизм приватизации, обмена акциями и изменения структуры акционерного капитала предлагается создание за государственный счёт, на базе государственных активов новой частной компании. Главные роли в управлении этой компанией будут играть топ-менеджеры сливающихся предприятий, которые уже сегодня позиционируют себя в качестве собственников, выдавая личные и групповые интересы за интересы государства.

3. В концепции отсутствуют механизмы мотивации и ответственности менеджмента новой компании перед государством за результаты своей деятельности. Государство не только финансирует деятельность компании, но и берёт на себя ответственность за определение продуктовой линейки, причём не только для военной (что справедливо), но и для гражданской авиатехники! В результате менеджмент компании всегда будет иметь возможность выдать собственные ошибки за ошибки государственных структур (так же, как сегодня всё списывается на недостаток финансирования).

4. Технократичный, нерыночный характер концепции ярко проявляется в отсутствии механизмов возврата вложенных государством средств. Ничего не говорится о возмездном характере государственного финансирования в виде прав интеллектуальной собственности и различных кредитных механизмов, о его обеспечении имуществом или акциями финансируемых предприятий, о капитализации государственной доли активов новой компании. Это ещё раз говорит о вольном или невольном стремлении авторов концепции написать сценарий создания частной компании безвозмездно за государственный счёт. Возврат части вложенных средств в виде налогов возможен только в результате её успешной коммерческой деятельности, что вызывает большие сомнения. В случае неуспеха бюджетные средства будут безвозвратно потеряны.

5. Включение в сферу компетенции новой компании военной авиационной техники является преждевременным. Заказчиком военной техники является государство, гражданской – коммерческие структуры. Их проектирование, производство и эксплуатация имеют разные нормативные и технологические базы, гармонизация которых – длительная и неоднозначная задача. Поспешное объединение производства военной и гражданской авиатехники в рамках одной компании способно нанести непоправимый ущерб оборонному потенциалу государства.

источник: www.newsinfo.ru
22.02.05

ЧТОБЫ КОНКУРИРОВАТЬ, ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ ДОЛЖНА ОБЪЕДИНИТЬСЯ

"Для того, чтобы конкурировать на внешнем рынке, аэрокосмическая промышленность России должна объединиться", – так гласит исследование по этому вопросу выполненное Объединенной финансовой группой Российского Инвестиционного банка, которое также указывает на высокие инвестиционные риски и опасности, исходящие от "окопавшегося руководства".

Автор доклада, Елена Сахнова, утверждает, что к 2008 году будет достигнута цель руководителей этого сектора экономики - объединение всех авиационных производителей в одну холдинговую компанию. Однако она предупреждает, что процесс объединения включает в себе высокие риски для потенциальных инвесторов и поставлен под угрозу "личных интересов окопавшегося руководящего звена некоторых из оборонных предприятий, которое боится потерять свои зарплату и преимущества".

Оборонная промышленность является одним из немногих секторов экономики, в котором Россия может успешно конкурировать на международных рынках, говорится в докладе. Российские вооружения обеспечивают примерно такие же характеристики, как и их западные аналоги-конкуренты, но стоят при этом примерно на одну треть меньше.

В 2003 году экспорт вооружений из России достиг своего исторического рекорда, превысив сумму в 5,1 миллиарда долларов США, и скорее всего, останется таким же высоким в 2005 году, судя по данным программ поставок и обилию заключенных договоров. При этом поставки в Индию и Китай должны составлять почти 80 процентов от объема всего экспорта, - прогнозируется в этом докладе. Аэрокосмическая отрасль промышленности России в нем охарактеризована как "наиболее развитая в техническом отношении отрасль экономики", что было связано с огромными инвестициями советского периода развития. Согласно данным Российского Центра Стратегических исследований Рос-БизнесКонсалтинг, в ближайшие 10-15 лет на внешнем

рынке будет продано примерно 200-300 новых самолетов "Сухой" Су-27 и Су-30, что должно принести доход в 5-9 миллиардов долларов США.

Производственное объединение "Иркут", которое является одним из производителей этих самолетов, начало продажу своих акций иностранным инвесторам с использованием закладных векселей специально выпущенных для этой программы Нью-Йоркским Банком.

В марте 2003 года эта компания провела первую публичную продажу, выставив на биржу 23 процента своих акций. Она также планирует осуществить объединение с Российским КБ РСК "МиГ" в надежде, что это сможет привлечь внимание дополнительных инвесторов и повысить международный рейтинг компании, обеспечив устойчивый рост котировок своих акций на зарубежных фондовых рынках.

Однако появление на рынке единого ударного истребителя компании Lockheed Martin F-35 конструкция которого сейчас разрабатывается, может серьезным

образом изменить ситуацию в этом секторе индустрии. "К моменту, когда у это должно случиться...пока что не вполне ясно, сможет ли Россия найти достаточно средств и конечное времени, для того, чтобы разработать истребители пятого поколения", - говорится в докладе.

Правительство России планирует увеличение затрат на финансирование оборонной промышленности с 3,5 в 2003 до 6,3 миллиардов долларов США в 2005 году, но и это финансирование остается далеко позади суммы в 150 миллиардов, которую потратили США с этой целью в 2003 году.

"Я сомневаюсь, что Россия будет способна разработать истребитель пятого поколения к тому времени, когда это сделает США", - сообщает Сахнова.

источник: www.flightinternational.com
21.02.05

РЕФОРМА АВИАПРОМА МОЖЕТ ОСТАВИТЬ РОССИЮ БЕЗ АВИАЦИИ

Если к 2007 г. Россия не увеличит объемом производства самолетов в 2—2,5 раза и не завоеует 10% мирового рынка авиатехники, то с отечественной авиационной промышленностью можно будет распрощаться. Своей авиации у России не будет. Ни гражданской, ни военной.

ЦЕНА ПРОСЧЕТА

На сайте Минпромэнерго опубликована концепция создания объединенной авиастроительной компании. В конце октября директор департамента оборонно-промышленного комплекса этого министерства Юрий Коптев вместе с руководителями авиапрома провел «круглый стол», посвященный созданию такой компании. На нем было заявлено: к 2007 г. у России останется не тринадцать сборочных авиационных предприятий, как сегодня, а не больше четырех. Государство поддержит не двадцать новых самолетостроительных проектов, а тоже четыре или от силы пять. Из 520 тыс. конструкторов, инженеров, техников и рабочих, занятых в отрасли, останется только 460 тыс. Остальным придется осваивать новую профессию.

Сегодня даже у таких промышленных и технологических гигантов, как Германия и Япония, нет своей авиации — ни военной, ни гражданской. Но с ними все ясно. Им не позволило возродить свою авиапромышленность поражение во Второй мировой войне. Смертельный приговор российской авиации может подписать отсутствие четкой государственной стратегии сохранения и развития отрасли. Но если Германия и Япония без собственной авиации не утратили своих позиций в международном разделении труда, то для России потеря авиационной промышленности обернется обезоруживающим ударом по военной безопасности государства.

ГИРИ НА КРЫЛЬЯХ

Нынешнее состояние отечественного авиапрома иначе, чем «закризисным», назвать нельзя. Пятнадцать лет, прошедших после исчезновения с карты мира Со-

ветского Союза, прожиты самолетостроительной промышленностью России бесцельно — она так и не смогла приспособиться к международному разделению труда, найти свое место на внутреннем и мировом рынках. Тем не менее авиапромышленности России принадлежит 45% всего отечественного оборонно-промышленного комплекса, ежегодно выпускающего продукции на 6—6,5 млрд долл. Но серийных заводов с полным циклом производства у страны осталось столько, что каждый из девяти построенных ежегодно пассажирских самолетов становится дороже своего зарубежного аналога в два, а то и в три раза. Да и все самолеты, которые взлетают с заводских аэродромов, — те же Ил-96, Ту-204 и 214, как и боевые Су-27 и МиГ-29, ставшие основой для дальнейшей модернизации и модификации, созданы двадцать—тридцать лет назад — еще в прошлом веке.

При этом станочный парк предприятий не обновлялся с 70-х гг. прошлого столетия. Технология производства и сборки застыла на том же уровне. Кадровый состав авиапрома приближается к пенсионному возрасту. Денег у большинства предприятий не хватает не только на оплату электричества, тепла и налогов, но даже на заработную плату работникам. Только две компании — АХК «Сухой» и ОАО «Иркут» — имеют достаточный портфель заказов, позволяющий им если не с оптимизмом, то хотя бы с надеждой смотреть в будущее. Остальные — а среди них Ульяновский, Воронежский, Саратовский, Смоленский заводы — «лежат на боку». Чуть лучше дела у Казанского авиазавода, аналогичного предприятия в Комсомольске-на-Амуре и РСК «МиГ». Но и они без серьезной государственной поддержки, без глубокой интеграции с другими самолетостроительными компаниями и без четкой дифференциации производства обречены на вымирание.

Сегодня российское правительство тратит на поддержку собственного авиапрома 100 млн долл. в год (бюджет 2004 г.). Еще 200 млн долл. — на закупку за рубежом и лизинг подержанных (до 10—12 лет износа) самолетов американского Boeing и европейского Airbus. При этом потребность отечественных авиаперевозчиков составляет 120—150 самолетов, а есть еще страны СНГ, традиционно ориентированные на родных само-

летостроителей. Но, увы, обеспечить их современной авиатехникой наши предприятия не в состоянии. Им не хватает для этого как минимум 1,5–1,7 млрд долл. поддержки государства, которому принадлежит в абсолютном большинстве случаев 100% акций авиапредприятия или же сами неакционированные (РСК «МиГ», ПО в Комсомольске-на-Амуре) предприятия.

Кстати, на заводах фирмы Boeing трудятся 180 тыс. специалистов. Они ежегодно продают 281 самолет на 32 млрд долл. На Airbus работают 400 тыс. человек. В прошлом году они продали 305 самолетов на 60 млрд евро. У европейцев всего два сборочных предприятия – в Тулузе и Гамбурге. Пассажирский лайнер типа А-310 там собирают за одну неделю. Нам такие темпы и производительность труда даже не снились. Тем не менее 30% производственных затрат и Boeing, и Airbus берет на себя их крупнейший акционер – государство.

Россия, Стабилизационный фонд которой составляет более 570 млрд руб., а золотовалютные резервы – более 113,9 млрд долл., как утверждает Минфин, не в состоянии вкладывать в свою авиапромышленность больше, чем вкладывает. Что делать?

ДЕЛО РУК САМИХ УТОПАЮЩИХ

Спасение отрасли, утверждают в оборонно-промышленном департаменте Минпромэнерго, – это сращивание государственного и частного капитала. Причем в военной авиации правительству должно принадлежать 50% акций плюс одна, в гражданской – блокирующий пакет. Возможна продажа акций и иностранным инвесторам. Но не более 30% от общей доли. При этом главное – интеграция конечных производителей авиатехники в единый комплекс, где каждое предприятие займет то место, которое ему отведет рынок и где оно сможет быть конкурентоспособным. Все остальное – на реперофирование. Например, останется один или два сборочных завода для гражданской авиации. Не исключено, Воронежский или, скорее всего, Ульяновский. Остальные будут собирать кто – крыло, кто – хвостовое оперение, кто – пассажирскую кабину. Никакого полного цикла, который «съедает» весь финансовый баланс каждого предприятия, больше не будет.

Вся авиационная промышленность, кроме управляющей компании, разбивается на бизнес-единицы: боевая авиация, гражданская авиация, военно-транспортная и специальная авиация, узлы и компоненты. А также бизнес-единицы, связанные с послепродажным обслуживанием самолетов. Другие виды авиационного бизнеса, ориентированные на двигателестроение, бортовое радиоэлектронное оборудование, высокоточное авиационное оружие и агрегаты, останутся независимыми. Создадут свои «профильные» консорциумы и холдинги.

Причем стратегия здесь – сохранение и развитие существующего «товарного» потенциала (Ил-96, Ту-204 и Ту-214, МиГ-29СМТ, МиГ-29К, Су-30МК, Су-33, Су-34, Як-130, Бе-200, Ту-160, Ту-95МС, Ту-22МЗ и других машин, в частности Ил-76МФ и Ил-76МД, а вместе с Украиной и Ан-124 «Руслан»), как и всемирно известных, легендарных брендов – «Су», «МиГ», «Ту», «Ил», «Як», а также создание нового, «прорывного» продукта. Для боевой авиации «прорывной» продукт – это истребитель пятого поколения. Но он может быть создан только при увеличении доли государственного финансирования до уровня, соответствующего поставленной задаче. При этом не исключено участие в этом проекте частного бизнеса и других государств, но при сохранении за Россией лидерских и интеграторских позиций.

Что касается военно-транспортной авиации, то здесь Минпромэнерго предлагает создавать универсальные или многофункциональные машины двойного назначения, которые могли бы успешно эксплуатировать и коммерческие авиакомпании. Нынешний типаж таких самолетов будет сокращен с семи до трех. То же самое произойдет и с беспилотными летательными аппаратами, и с учебно-тренировочными самолетами. Уже известно, что на вооружении отечественных ВВС останется только Як-130. МиГ-АТ в серию не пойдет.

В гражданском авиастроении упор делается на два «прорывных» проекта – региональный самолет «Сухого» RRJ, а также ближнемагистральный и среднемагистральный МС-21, которые должны занять до 20% мирового рынка этого класса. Плюс участие в крупных проектах одного из четырех мировых производителей (Boeing, Airbus, Bombardier, Embracer) в качестве разработчика и поставщика важнейших элементов конструкции. Уже сегодня наши специалисты работают над элементами самолетов В-7Е7 и А-380.

И, конечно же, российскому авиапрому придется серьезно сконцентрировать свое внимание на продвижении своей продукции на мировой рынок и ее послепродажном обслуживании.

ЗЕМЛЯ ПРОТИВ НЕБА

Но это все – планы, которые рассчитаны до 2007–2012 гг. Что будет с отечественным авиапромом в реальности, трудно предсказать. Известно, что наши планы никогда полностью не осуществляются, а то и проваливаются. Так было не раз и не два. Некоторые эксперты в самом Минпромэнерго смотрят на эту концепцию с большим скепсисом. По их словам, она напоминает о временах «дикой приватизации» начала девяностых годов прошлого века.

Недавно распоряжением правительства на пост гендиректора-генконструктора РСК «МиГ» назначен генеральный директор ОАО «Иркут» Алексей Федоров. Известный в авиапроме менеджер современной формации, он вывел свое предприятие в лидеры отечественного самолетостроения. Практически частное предприятие (государству там принадлежит 17% акций), Иркутский завод успешно выполнил индийский контракт на поставку Дели многофункциональных истребителей Су-30МКИ на сумму 1,2 млрд долл., имеет опцион примерно на такую же сумму. Кроме того, помогает индийцам осваивать выпуск этого самолета на заводах компании HAL, делает успехи по продвижению на мировой рынок пожарного самолета Бе-200.

В Москве перед Федоровым стоит схожая задача – вывести из тупика знаменитую микояновскую фирму. На своем представлении коллективу РСК «МиГ» он пояснил, как это будет делаться. Во-первых, будет проведено акционирование предприятия, оно объединится с «Иркутом» (при сохранении марки «МиГ»). Во-вторых, РСК избавится от всех непрофильных для него проектов. В том числе и от пассажирского самолета Ту-334, который сейчас доводится до ума в филиале РСК в Луховицах. Не исключено, и от вертолетной фирмы «Камов», которая, видимо, отправится в самостоятельное плавание.

Но ничего не сказали Федоров и представлявший его коллективу РСК «МиГ» руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин о судьбе серийного завода «МиГ», расположенного практически в центре столицы, у метро «Динамо», на пересечении Ленинградского проспекта и 1-го Боткинского проезда. Он занимает около 60 га очень ценной мос-

ковской земли, которая, по предварительным оценкам, стоит около 3,5 млрд евро. Есть, считают эксперты, очень большой соблазн вывести оттуда производство и отдать территорию, как случилось с недалеко расположенным Ходыньским полем, под жилищное строительство. Выручка покрывает все долги РСК «МиГ» и, естественно, как это уже случилось не раз, обогатит не одного чиновника. Но вот останутся ли после этого у России истребители класса МиГ-29СМТ — большой вопрос. Перенести их производство на завод в Луховицах не удастся — инженеры и техники, которые живут и трудятся в Москве, за 200 км от столицы ездить не будут. Найти спецов такого же уровня, как они, в Луховицах невозможно. По тем же причинам невозможно будет наладить выпуск и модернизацию аналогичных «ми-

гов» и в Нижнем Новгороде, и в Иркутске. А это, кроме всего, восемь тысяч уже выпущенных машин, которые летают по всему миру. Кому мы их «подарим» — израильтянам, румынам, полякам? Стоит ли овчинка выделки?

Все это очень непростые вопросы, которые придется решать при создании объединенной авиастроительной компании. И не только по поводу РСК «МиГ». Но и не решать их тоже нельзя. Иначе не видать России собственного авиапроизводства, как своих ушей.

источник: Политический журнал № 46 (49)
14.12 04

С ОПОРОЙ НА ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ

Необходима единая политика в производстве авиационной техники

Широко известно, что в США интеграция авиакосмической отрасли к 1997 г. привела к разделу ее (по конечной продукции) между четырьмя крупнейшими корпорациями: Boeing, Lockheed-Martin, Northrop-Grumman и Raytheon. Попытка присоединения Northrop-Grumman к Lockheed-Martin была пресечена Министерством юстиции США, посчитавшим, что дальнейшая концентрация приведет к диктату производителя, а также противоречит американским национальным интересам. Таким образом, процесс интеграции в этой отрасли в США можно считать завершенным.

В Европе к этому времени реструктуризация авиакосмической отрасли завершилась на уровне пяти ведущих стран - производителей авиакосмической продукции: предприятия Великобритании, Германии, Испании и Италии интегрировались в единые национальные компании, соответственно: BAe Systems, DASA, KASA, Finmeccanica. Во Франции сохранились три компании: Aerospatiale, Matra, Dassault. Это был первый этап европейской интеграции. Второй этап - международная кооперация - шел параллельно с первым путем создания консорциумов: Eurocopter, Eurofighter и других. Главное достижение этого этапа - создание компании Airbus Industrie по производству гражданских пассажирских самолетов. Компания была создана с долевым участием Aerospatiale и DASA (по 37,9% акций), BAe Systems (20% акций) и KASA (4,2% акций). Достижения Airbus Industrie общеизвестны. В 2003 г. компания вышла на первое место в мире по производству магистральных пассажирских самолетов и реализовала 305 самолетов, что на два авиалайнера больше, чем в предыдущем году. А доля Airbus Industrie на мировом рынке увеличилась с 44% до 52%. (Компания Boeing продала 281 самолет по сравнению с 381 в 2002 г.)

В порядке подготовки к третьему этапу интеграции - созданию многонациональных компаний - правительством Франции было инициировано объединение трех французских компаний в одну Aerospatiale-Matra-Dassault. Этим объединением преследовалась цель создания национальной компании, соизмеримой по масштабам деятельности с компаниями Великобритании и Германии. Объединение произошло 4 июня 1999 г. По своим производственным возможностям объединенная компания с годовым оборотом 14,85 млрд. долл. стала пятым промышленным объединением в мире по выпуску гражданских и военных самолетов

после Boeing и Lockheed-Martin (США), BAe Systems (Великобритания) и Raytheon (США) и вторым в Европе (после Bae Systems). Кроме того, объединенные технологические возможности Aerospatiale-Matra-Dassault позволили ей войти в первую тройку мировых производителей широкого спектра вертолетов, ракет, спутников и ракет-носителей. 10 июля 2000 г. Aerospatiale-Matra-Dassault (Франция) объединилась с DASA (Германия) и KASA (Испания), создав "European Aeronautic Defense and Space Company" (EADS) - Европейскую военно-авиационную и космическую компанию. EADS с ежегодным объемом продаж в размере порядка 22,6 млрд. долл. стала третьей по этому показателю компанией данного профиля в мире.

В причинах европейской интеграции и ее ходе есть много общего с российской ситуацией. Так же, как и в России, в авиакосмической промышленности Европы произошло снижение доли военной продукции с 70% до 30% и доли заказов правительств европейских стран (госзаказов) с 55% до 27%. Правда, произошло это в течение 22 лет, а не за 3-5 лет, как в России.

В настоящее время более половины оборота авиакосмической промышленности Европы (53%) дает экспорт. В ходе интеграции и функционирования европейских интегрированных структур проявился целый ряд интересных особенностей. Так, из 53% экспорта 44% дает экспорт гражданской продукции; на втором, а особенно, на третьем этапе европейской интеграции делается упор на горизонтальную интеграцию (производство конечной продукции); управляющие компании как Airbus Industrie, так и EADS являются акционерными обществами с долевым участием учредителей в их капитале. Однако при создании EADS, по решению акционеров, Airbus Industrie преобразована в дочернюю компанию EADS; в процессе реформирования существенно сокращено участие французского государства в капитале компаний как за счет приватизации Aerospatiale и Matra, так и за счет небольшой доли французского правительства в компании EADS (15%); производство истребителей в рамках EADS не интегрировано. Участники EADS продолжают самостоятельный выпуск ряда моделей истребителей: Eurofighter, Rafale, Gripen, Hawk, AMX. Очевидно, это связано с оснащением национальных вооруженных сил национальными моделями истребителей.

Опыт европейской интеграции имеет существенное значение для отечественной авиакосмической промышленности, тем более что сегодня на всех уровнях широко обсуждается вопрос о создании российской

Объединенной авиастроительной компании. Можно привести ряд общеизвестных, широко обсуждающихся в прессе примеров того, к чему приводит отсутствие национальной координации.

Например, ситуация, сложившаяся по "ближнемагистральным-региональным" самолетам. На внутренний рынок самолетов этого типа нацелены 14 моделей, находящихся на различных стадиях разработки и освоения (хотя в этом рыночном сегменте и двум-трем моделям уже "тесно"). Основные претенденты на занятие этого сегмента:

РСК "МиГ" и ОАО "Туполев" - с самолетом Ту-334 (имеют место попытки передать производство самолета консорциуму авиастроительных предприятий, несмотря на специально построенный для его сборки цех в Луховицах);

АХК "Сухой", разрабатывающий совместно с корпорацией Boeing линейку самолетов RRJ;

"Ильюшин Финанс Ко" и украинские предприятия - с самолетом Ан-148 (совместное производство последнего планирует Харьковский авиазавод и Воронежское акционерное самолетостроительное общество);

ОАО "АК им. С.В. Ильюшина" и ОАО "ОКБ им. А.С. Яковлева", выигравшие тендер на разработку и строительство ближне-среднемагистрального самолета МС-21.

При этом не исключено подписание соглашения о поставках для нужд "Аэрофлота" 50 реактивных самолетов E-170/175 и E-190/195 бразильской компании Embraer, что на ближайшие годы удовлетворит потребность в самолетах этого класса.

Аналогичная ситуация с конкуренцией самолетов для военно-транспортной авиации Ан-70 и Ил-76МФ. Производство последнего планируется перевести из Ташкента в Воронеж (в Воронежское акционерное самолетостроительное общество).

Эти факты являются весомым аргументом в пользу создания единого координирующего органа в авиационной промышленности. В целях реализации этой идеи подготовлен проект Концепции создания Объединенной авиастроительной компании (далее - Концепция). Проект опубликован в газете "Промышленный еженедельник" от 18-24 октября 2004 г. №38. Концепция предполагает объединить сначала в консорциум, затем в холдинг, а затем в мультидивизиональную компанию существующие авиахолдинги "Сухой", "МиГ", "Ильюшин", "Иркут" и "Туполев". Предложенный проект выгодно отличается от предыдущих аналогичных разработок глубиной и широтой анализа существующего состояния и перспектив, пониманием необходимости разработки целого ряда принципиальных экономических документов, обеспечивающих нормальную жизнедеятельность создаваемой компании. Решение целого

ряда возникающих при этом вопросов ориентируется на европейский опыт.

Во-первых, планируется сохранить все имеющиеся, пользующиеся широкой известностью брэнды. Во-вторых, предполагается планомерное последовательное усиление интеграции, дифференцированный подход к скорости интеграции в различных секторах.

В-третьих, планируется горизонтальная интеграция авиационного производства в масштабах страны. В производстве серьезной авиационной техники конкуренция внутри страны в нынешних условиях неподъемна, она заменяется межгосударственной конкуренцией на мировом рынке. А преуспеть на нем может только мощная национальная компания, проводящая единую политику и поддерживаемая всем авторитетом государства. Конечно, очень существенно различаются условия, в которых функционируют европейские и российские компании. Они предопределены разной управленческой культурой и распределением ролей в управлении компаний. В отличие от России, решающую роль в определении и реализации политики европейской компании играет Совет директоров (а не исполнительное руководство, как у нас). Поэтому вполне достаточными в ряде случаев являются договорные, а не имущественные связи.

Для создания Объединенной авиастроительной компании необходимо решить массу проблем. Среди них давно назревший вопрос укрупнения компаний-перевозчиков. Необходимо сократить их количество и увеличить размеры остающихся независимых авиакомпаний - заказчиков авиационной техники. Первые шаги по реальной интеграции (НПК "Иркут" и РСК "МиГ") показывают, что Концепция будет дополняться и развиваться по мере реализации с учетом положительного опыта локальных интеграционных проектов. Подводя итог, можно сказать, что необходимо создать в рыночном варианте некое подобие Министерства авиационной промышленности СССР, которое будет осуществлять контроль за проведением единой политики в производстве авиационной техники. При ближайшем рассмотрении схемы управления авиакосмической компанией Boeing и компанией EADS очень похожи на структуру упомянутого Министерства, с соответствующими рыночными акцентами. При планируемом взвешенном подходе создание единой российской авиастроительной компании не кажется такой уж несбыточной мечтой.

*источник: газета "Военно-промышленный курьер"
20.01.05*

КОНСОЛИДАЦИЯ НЕ ПОМОЖЕТ РОССИЙСКОМУ АВИАПРОМУ

Нет никакой уверенности в том, что указ о создании объединения российских авиастроительных предприятий, который по настоянию президента должен появиться в ближайшие две недели, спасет отрасль от деградации

Вполне возможно, что идея создания объединенной авиастроительной корпорации, указ о которой по настоянию президента будет подписан в течение ближайших двух недель, ни сколько не поможет отечест-

венному авиапрому. Нет никакой уверенности в том, что указ о создании объединения российских авиастроительных предприятий, который по настоянию президента должен появиться в ближайшие две недели, спасет отрасль от деградации. Такое мнение высказал вчера RBC daily депутат Государственной думы Александр Лебедев. Чиновники могут «выхолостить» его реальное содержание, словом, может получиться так, что объединять отрасль будут те же, кто губил ее все эти годы. Напомним, что на состоявшемся во вторник заседании в Центральном аэрогидродинамическом институте

(ЦАГИ) Владимир Путин в жесткой форме потребовал от министров ускорить затаившийся уже почти на пять лет процесс создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК). Впрочем, по мнению генерального директора «Ильюшин Финанс» Александра Рубцова, даже при самом благоприятном раскладе этот процесс займет никак не меньше года. «Любое ускорение наталкивается на формальные процедуры», – пояснил он RBC daily.

Впрочем, как отмечают эксперты, России в любом случае придется сокращать количество финансируемых сейчас за счет бюджетных денег проектов. Первые «под удар», в силу политических причин, могут попасть совместные украинско-российские проекты, которые находятся уже в высокой стадии готовности.

Вопрос номер один, которым задаются эксперты, – почему столь долго «мультируемый» вопрос (о создании ОАК) не был решен до сих пор. Ведь идея строительства объединенной (или, как вариант, национальной) авиастроительной (как вариант – авиапромышленной) корпорации возникла как минимум пять лет назад. «Европа объединялась еще дальше», – комментируют RBC daily ситуацию чиновники из Минпромэнерго. «Не было политической воли, – высказывает RBC daily свою точку зрения генеральный директор ОАО «Финансовая Лизинговая Компания» Евгений Зарицкий. – Теперь она появилась, президент лично дал поручения правительству подготовить в ближайшее время указ о создании объединенной компании». Есть и другая, куда более банальная версия происходящего. «Ни одному из чиновников не выгодно любые изменения. Они просто хотят сидеть на государственных денежных потоках, их не интересует результат, – комментирует ситуацию RBC daily депутат Государственной думы, видный участник авиарынка Александр Лебедев. – Если в прошлом году из бюджета на эти цели было выделено 130 млн долл., то в этом году – уже 500 млн» По словам присутствовавшего на заседании в ЦАГИ г-на Лебедева, было очень странно слышать, как каждый из губернаторов отстаивает свой собственный проект самолета, который производится в его регионе. «Такие вопросы должен решать рынок, надо смотреть, какой продукт сейчас наиболее востребован и может дать наибольшую отдачу, – продолжает он. – А так выходит, что у нас как минимум пять проектов региональных самолетов – Ан-148, Ту-324, Ту-334, RRJ и Ил-112, причем степень готовности большинства из них очень низка. Такого шика не могут позволить себе даже крупнейшие авиастроительные корпорации мира!». Словом, завершает свою мысль Александр Лебедев, если бы президент не вмешался в этот вопрос лично, то проект так бы и похоронили в недрах различных министерств, ведь за те пять лет, которые прошли с момента, как эта идея впервые прозвучала из уст бизнесменов, ни министры, ни чиновники не сделали ровным счетом ничего, кроме того что продолжали способствовать дальнейшей деградации отрасли, а весь их «вклад» – только замена названия «Национальная авиапромышленная корпорация» (НАК) на «Объединенная авиастроительная компания» (ОАК).

Не до конца ясна и сама форма объединения. Долгое время компании, которые должны были войти в ОАК (а это «Сухой», МиГ, «Ильюшин», «Иркут», «Яковлев» и «Туполев»), сопротивлялись подобному объединению, банально пытаясь потерять власть в своем, пусть и незначительном, «куске». Как говорится в самой концепции, «для управления решением задач первого этапа (подготовка к созданию Объединенной авиастроительной компании, – прим. RBC daily) создается Консорциум как система договоров и соглашений

о совместной деятельности и Управляющая компания консорциума как субъект их реализации. Управляющая компания выполняет свои задачи на основании договоров с участниками Консорциума, действуя в рамках соглашения об образовании Консорциума. Доля государства и компаний, контролируемых государством, в Управляющей компании – преобладающая». «Эта форма объединения мне совершенно непонятна, – комментирует это положение концепции г-н Лебедев. – Фактически участники консорциума просто договариваются о том, что они якобы работают вместе, а во главе всей этой конструкции встают менеджеры из «Иркута».

Повысится ли эффективность деятельности компаний, входящих в этот консорциум, для меня не очевидно. Я вполне допускаю мысль, что подобным образом чиновники просто пытаются в очередной раз заморочить голову президенту и создать видимость некой работы, как это было до настоящего момента».

Что касается дальнейшей интеграции в рамках предложенной Минпромэнерго стратегии, то, похоже, что самый сильный удар будет нанесен уже практически «выгоревшим» проектам с Украиной – самолетам Ан-148 и Ан-140. «Это же чисто экономические аспекты, – поясняет Евгений Зарицкий. – вполне возможно, что сотрудничество России в части самолетостроения с Китаем, Японией или Индией было бы куда более плодотворным, чем с Украиной». Дело тут в том, по мнению г-на Зарицкого, что созданные в кооперации с Украиной Ан-148 и Ан-140 имеют достаточно ограниченные рынки сбыта, тогда как Россия при имеющихся у нее сейчас небольших финансовых возможностях не может «распыляться» на столь локальные проекты. Гораздо более выгодно создать самолет, который мог бы «уйти» на мировой рынок. Александр Лебедев придерживается совершенно иной точки зрения, полагая, что, получив заказ на хотя бы 24 самолета Ан-148, можно было бы спасти Воронежский авиастроительный завод (контрольный пакет этого предприятия находится в доверительном управлении лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.», частью акций которой владеет Национальная резервная корпорация, созданная г-ном Лебедевым).

Напомним, что буквально перед президентскими выборами на Украине российская сторона активно рекламировала свое участие в проекте строительства регионального самолета Ан-148, однако в свете последних политических событий ходят упорные слухи о том, что именно этот проект первым «пойдет под нож». Впрочем, сами представители АНТК «Антонов» вчера заявили RBC daily, что никаких существенных ухудшений в продвижении проекта с российской стороны они пока не заметили. «Пока все идет по плану, самолет проходит летные испытания, – комментирует RBC daily ситуацию представитель АНТК. – Конечно, если Россия выйдет из этого проекта, нам придется нелегко, так как именно она пока остается самым главным рынком сбыта для Ан-148. Есть, правда, еще Иран и страны Юго-Восточной Азии, но твердых заказов от них пока нет». Впрочем, как поясняет RBC daily Александр Рубцов, проект Ан-148 до сих пор достаточно успешно существовал и без участия государства, и даже в случае если он так и не дождетс значительных бюджетных вливаний, то может быть успешным. «Это классический рыночный проект, если он будет востребован рынком, то состоится, – поясняет он, – Уже в конце марта мы собираемся подписать твердый контракт с компанией «КрасЭйр» на поставку 10 самолетов Ан-148».

источник: www.rbcdaily.ru.
25.02.2005

АННОТАЦИЯ К СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

Минпромэнерго России представило Стратегию развития авиационной промышленности России на период до 2015 г.

Настоящая Стратегия - это по существу заявление о намерениях государства в отношении авиационной промышленности.

Отправным пунктом для разработки Стратегии стал глубокий анализ текущего состояния авиационной промышленности с точки зрения ее возможностей удовлетворять потребности государства в авиационной технике и продвигать продукцию отрасли на коммерческие авиарынки. Состояние отрасли, характеризующееся:

- все возрастающим отставанием от мирового уровня в технологическом развитии научно-исследовательского, проектного и производственного секторов;

- большими кадровыми потерями - как в количественном отношении, так и в отношении владения современными конструкторскими и производственными навыками;

- создает реальные угрозы:

- снижения до неприемлемого уровня боевой эффективности группировок стратегической, фронтовой и военно-транспортной авиации;

- сокращения доходов от экспорта авиационных вооружений;

- дальнейшей утраты рынков сбыта гражданской авиатехники.

Развитие указанных тенденций является:

- неприемлемым ввиду невозможности попадания в иностранную зависимость в обеспечении Вооруженных Сил авиационными вооружениями;

- нецелесообразным в свете потенциальных возможностей отрасли повысить высокотехнологическую составляющую ВВП, отойти от сырьевой модели развития экономики страны, обеспечить опережающий рост экспорта машинотехнической продукции и развитие импортозамещения.

Необходимость и целесообразность преодоления кризисных тенденций в отечественной авиационной промышленности, с одной стороны, и острый текущий дефицит внутренних ресурсов для саморазвития, с другой стороны, не оставляют альтернативы участия Правительства Российской Федерации в решении системных проблем отрасли.

Достижение ожидаемого результата реализации Стратегии - принципиального изменения конкурентной позиции авиапромышленности России на мировом авиарынке - планируется обеспечить в рамках частно-государственного партнерства и широкого вхождения российской авиапромышленности в международную кооперацию. В рамках такого сценария развития возникают новые возможности и мотивации по отношению к сценарию развития отрасли только за счет средств государственного бюджета и в рамках только государственной системы управления. В указанном партнерстве государство обеспечивает концентрацию ресурсов на инфраструктурных и перспективных продуктовых проектах. Негосударственные собственники авиастроительных активов привносят в партнерство частные инвестиции и технологии управления коммер-

ческими проектами в сферах гражданского авиастроения и военно-технического сотрудничества. Иностранные партнеры - современный менеджмент авиастроительных проектов, отсутствующие в России технологии, содействие в проникновении на зарубежные рынки и иностранные инвестиции.

Формирование частно-государственного партнерства и повышение уровня внебюджетного финансирования отрасли не может произойти скачкообразно. Инвестиции в российскую авиационную промышленность в ее нынешнем состоянии еще длительное время будут оставаться высокорискованными и низкорентабельными, с длительным сроком окупаемости (не менее 7-12 лет), что обусловлено не только состоянием отрасли, но и объективно продолжительным циклом создания новой, конкурентоспособной авиатехники. Глубина кризиса отечественного авиастроения и специфика отрасли как таковой указывают на невозможность "догоняющего развития" без первоначального масштабного государственного финансирования отрасли, прежде всего - для коренного улучшения инфраструктуры авиапромышленности и реализации перспективных проектов, создания "прорывных" образцов авиатехники, обладающих принципиально новыми свойствами, функциями и возможностями.

В рамках реализации Стратегии перед государством и создаваемым по его инициативе частно-государственным партнерством стоят следующие шесть основных задач:

Проведение реалистичной продуктовой политики, обеспечивающей достижение ожидаемого результата реализации Стратегии.

Формирование новой организационной системы, способной эффективно проводить политику создания и продвижения российской авиатехники на потенциальные рынки, привлекать необходимые для этого ресурсы и управлять ими.

Создание новой инфраструктуры авиапромышленной отрасли.

Модернизация производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса.

Корректировка государственных программ в области авиастроения.

Создание правовых условий реализации выбранного направления развития.

Решение продуктовой задачи в гражданском секторе авиастроения должно проводиться по трем основным направлениям:

А. Поддержание и развитие существующего потенциала и компетенций за счет: стимулирования сбыта и создания инфраструктуры послепродажного обслуживания готовых к серийному производству продуктов; расширения участия в международной кооперации в качестве поставщика комплектующих.

Б. Формирование в рамках проектов RRJ и MC-21 нового подхода к созданию гражданской авиатехники (риск-разделенное партнерство, международная кооперация, частные инвестиции)

В. Разработка пакета новых ("прорывных") продуктов, включая: формирование концепции "прорывного" продукта нового поколения, разработка и демонстрация новых технологий, конструкторских и технологических решений; запуск в качестве системного интегратора

"прорывного" проекта в международной кооперации.

В рамках решения второй, организационной задачи предусматривается: поэтапное создание и капитализация активов Объединенной авиастроительной компании (ОАК) на началах частно-государственного партнерства; реформа системы государственного управления авиастроительными проектами.

Решение третьей задачи - создания новой инфраструктуры авиапромышленной отрасли предполагает организацию и финансирование следующих инфраструктурных систем: инновационных и венчурных фондов, лизинговых компаний, кадровых предприятий. К этой же задаче относится поддержание экспериментальной базы ГНЦ и фундаментальных исследований авиационного профиля.

Для решения четвертой задачи - модернизации производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала авиапромышленного комплекса намечается осуществить следующее:

- переход к предметно-ориентированной организации производства (системе кооперации) при небольшом числе предприятий-финалистов;
- оптимизация проектной базы на основе концентрации материальной и кадровой составляющих конструкторского потенциала при максимальном сохранении информационной составляющей потенциала (школы проектирования, методики, алгоритмы, наработки и заделы);
- перевод систем управления предприятий и комплексов на сквозную информационную технологию организации и управления разработками, производством и послепродажной поддержкой продукции (PLM-систем).

Пятая задача содержит корректировку государственных программ и внепрограммных мероприятий.

Шестая задача создания правовых условий реализации выбранного направления развития решается путем внесения целого ряда изменений в законодательство, ослабляющих ограничения на международную кооперацию и привлечение в отрасль частного капитала.

О принципиальном изменении позиций российского авиапрома на мировом авиарынке будет свидетельствовать увеличение ежегодного объема продаж конечной профильной продукции с текущего уровня в \$5,7 млрд до \$16,6 млрд к 2015 г. и создание к этому сроку потенциала устойчивого развития и дальнейшего увеличения продаж в условиях глобального открытого рынка авиационной продукции. Достижение такого результата, понимаемого как ориентировочно и нормативного, обеспечивается при нижеследующих условиях позиционирования российской авиатехники авиарынках.

Достижение общего целевого показателя конечных продаж авиатехники российского производства связано с необходимостью резкого увеличения продаж гражданской продукции. Целевым показателем увеличения продаж самолетов магистрального и регионального классов является уровень \$5,9 млрд к 2015 г. Для этого необходимо сохранить и расширить государственную поддержку продвижения на внутренний рынок находящихся или готовящихся к серийному производству самолетов отечественного производства (в формах дальнейшей капитализации лизинговых компаний, субсидий лизинговых платежей и процентных ставок, сохранения ввозных пошлин и др.), что может обеспечить отечественным самолетам относительные конкурентные преимущества и поднять объем

их внутренних продаж с нынешних 17 самолетов в год до 40-50 магистральных и региональных самолетов уже в 2007-2008 гг. После 2008-2010 гг. выбытие из эксплуатации самолетов действующего авиапарка по причине выработки ресурсов приобретет массовый характер, что на фоне дальнейшего роста спроса на авиаперевозки (предположительно 6-8% в год) создаст реальный дефицит провозных мощностей и все расширяющуюся рыночную нишу для новых ВС отечественного производства. Размер этой ниши не следует переоценивать. Даже при приближении параметров конкурентоспособности новой отечественной авиатехники (RRJ, MC-21) к зарубежным аналогам и сохранении государственного протекционизма, рыночная ниша для российской авиатехники будет определяться объемом перевозок не более 100 млрд пкм в 2015 г. Это означает, что в период до 2015 г. потребность внутреннего рынка в новых пассажирских самолетах (магистрального и регионального классов) различной вместимости и дальности не превысит 450-500 ВС (40-50 в год в период 2008-2015 гг.). Дальнейшее открытие рынка для иностранной авиатехники (целевой показатель - не более 20-25% общей численности авиапарка российских авиакомпаний) может несколько уменьшить указанную потребность. Следовательно, масштаб внутреннего рынка объективно не соответствует тому объему производства, который мог бы обеспечить России статус третьего мирового центра гражданского авиастроения, а по некоторым перспективным моделям - и экономической целесообразности производства как такового. Для достижения заявленной цели принципиального изменения конкурентной позиции необходимо начать к 2015 г. устойчивые продажи гражданских ВС на экспорт. Возврат на мировой рынок может обеспечить только "прорывной" (по отношению к уровню выпускаемой техники) продукт, созданию которого должны быть посвящены объединенные усилия авиапромышленности, поддерживаемые государством как в рамках уже начатых проектов RRJ и MC-21, так и, главным образом, в рамках новых проектов "прорывных продуктов". Однако для возврата на мировой рынок гражданской авиатехники объединенных усилий государства и промышленности может оказаться недостаточно. Указанные проекты необходимо реализовывать как международные кооперационные проекты, используя поддержку иностранных риск-разделяющих партнеров для проникновения на мировой рынок. Выстраивание партнерских отношений с мировыми авиапроизводителями планируется начинать с вхождения с ними в кооперацию в качестве поставщика комплектующих. Предусматривается, что производство компонентов для мировой авиаиндустрии будет существенно расширено.

Потенциал продаж российской авиационной техники на мировом авиарынке целесообразно также расширить за счет "нишевых" самолетов, не имеющих зарубежных аналогов, прежде всего - Бе-200 и Ан-124 (совместно с Украиной). Продвижение этих самолетов на мировой авиарынок уже в ближайшие годы позволит не только получать экспортные доходы, но и демонстрировать присутствие России на мировых авиарынках в период до выхода ее на этот рынок с новым "массовым" продуктом.

источник: "Минпромэнерго России"
03.02.05

ЭКСПЕРТЫ СКЕПТИЧЕСКИ ОТНОСЯТСЯ К НОВЫМ ИНИЦИАТИВАМ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Директор Института экономики авиационной промышленности Александр Исаев заявил ГАЗЕТЕ, что исполнение программы может столкнуться с организационной и структурной неподготовленностью.

Руководитель Центра анализа стратегии и технологий Руслан Пухов полагает, что коррумпированность и некомпетентность, пронизывающая все уровни современного авиапрома, не позволит осуществиться благим намерениям.

Хорошо информированный источник в российском авиапроме на условиях анонимности заявил: 'Гражданских самолетов наша страна производит на 70 млн. долларов в год, тогда как объем отрасли авиаперевозок - 6 млрд. долларов. Если государство не выполнит своих обещаний по обеспечению авиакомпаний современной отечественной техникой, Россия уже к 2010 году полностью потеряет авиапром'.

источник: Газета Ru
08.02.05

РОССИЯ В 2004 ГОДУ ПРОДОЛЖАЛА РАЗРУШАТЬСЯ

Комментарий академика Роберта Нигматулина

Я и многие мои коллеги в Российской академии наук считаем, что Россия в 2004 году продолжала разрушаться. Я не буду обсуждать трагедию в Беслане, взрывы в самолетах и в метро, гибель граждан в Чечне, продажу "Юганскнефтегаза", новые правила выборов губернаторов и депутатов Госдумы, монетизацию льгот, продвижение в ВТО, ратификацию Киотского протокола, внешнюю политику и т.д. Я ставлю правительству "двойку" за три разрушительных процесса, в результате которых, по мнению Тэтчер, "Россия больна и в настоящее время, без преувеличения, умирает".

Первый. Продолжилось разрушение экономики. Руководство страны довольно ростом ВВП на 6,8%. Только за счет продажи нефти и беспрецедентного роста цен на нее ВВП вырос на 11%. Значит, вклад остальной части экономики в ВВП сократился на 4,2%. Высокая инфляция сохранилась - 11,5%. Но самое трагичное - ускоренно идет деиндустриализация страны, мы теряем производительные силы. Мы не только не строим заводы, не производим новую технику, но имеющиеся заводы продолжают простаивать и растаскиваться. Сокращение материального производства подтверждается падением потребления нефти внутри страны. Если в 1990 г. мы потребляли 1,8 т на душу в год, то в 2004 г. 0,8 т, несмотря на рост числа автомобилей. Это следствие необратимого сокращения производства. В России добывается 3 т нефти в год на душу, но основная ее часть вывозится в виде сырой нефти (1,7 т) и нефтепродуктов (0,5 т). Кстати, в США на душу потребляется 3,5 т в год (из них только 0,7 т на легковые автомобили), в Германии, Японии и Южной Корее - 2,2 т.

Правительство и Госдума, несмотря на неоднократные разъяснения ученых, не осознают, что главным двигателем рыночной экономики является покупательский спрос. Для России спрос на товары определяется зарплатами, поэтому необходимо поднять долю ВВП, идущую на оплату труда, с 25% до 50% за счет сокращения сверхдоходов богатых (5% населения). В США, Европе, Японии доля оплаты труда в ВВП составляет 60-70%. Если учитель, врач, рабочий раз в год не могут слетать с семьей в отпуск, то отечественная авиация не нужна. Становятся ненужными наши заводы, НИИ, КБ, авиационные вузы. Из-за низкой стоимости хлеба (1 кг должен стоить не меньше стоимости 4-5 л бензина, как во всех развитых странах) сельское хозяйство разрушается, не имея возможности оплачивать технику и удобрения. А правительство думает как "недотепа" в татарско-башкирской пословице: "Телега сломается - будут дрова, бык сдохнет - будет мясо". Власть и ее идеологи никак не поймут важную теорему рыночной экономики: "Главный инвестор рыночной экономики - сам народ, получающий сбалансированную долю ВВП в виде оплаты труда". Тогда народ способен оплачивать жизненно необходимые товары и услуги по сбалансированным (покрывающим издержки производства и обеспечивающим инвестиции) ценам и создать двигатель экономики - покупательский спрос. Низкая оплата труда не является экономией, используемой для инвестиций, как в СССР в 1930-1950-е годы и в современном Китае. В России то, что недоплачивается, проматывается на роскошь и вывозится за границу.

Пора понять экономическую необходимость цивилизованного "передела" доходов (не собственности, а доходов) в пользу основной части населения с целью сбалансированности экономики, чтобы избыточные траты на роскошь обратить на развитие производства через покупательский спрос. Для балансировки необходима налоговая система, общепринятая в цивилизованных странах: с больших доходов (тем более если они за счет природных ресурсов) налоги составляют до 40-60%, со средних - 10-20%, с маленьких - нулевые, а с богатой собственности - 3-4%. Необходим закон, по которому минимальная зарплата должна быть не меньше стоимости 300-400 кг хлеба или 1200 л бензина.

Второй процесс - разрушение российской нации. В 2004 году с прежним темпом продолжалось падение численности населения на 800-900 тыс. человек в год. У нас умирает 2,3 млн. человек в год, в пересчете на 100 тыс. населения в 2 раза больше, чем в Европе и США. В 3 раза, чем в среднем по миру, у нас больше самоубийц (40 на 100 тыс. населения). Вот мнение члена-корреспондента РАН Натальи Римашевской: "То состояние, в котором сегодня находится население России, - это больше, чем тупик". Науку привыкли винить в отсутствии инноваций. Это перекладывание с больной головы на здоровую. В большинстве отраслей умерла отраслевая наука. Советуют искать деньги для инноваций на рынке. Но на российском рынке не работают рыночные механизмы, нет платежеспособного спроса на отечественную продукцию. А за это ответственно правительство, а не профессора. Правительство никак не вникнет в теорему, повторяемую академиком Леонидом Абалкиным: "Низкая оплата труда - главный тормоз научно-технического прогресса". Надо понять и теорему академика Валерия Макарова: "Организация спроса на знания - прямая функция государства".

Третий процесс - разрушение государства, повальная сверху донизу коррупция. Материальной базой коррупции являются сверхдоходы богатых за счет природных ресурсов. Президент признал: коррупция проникла в правоохранительную и судебную системы. Суды стали независимыми, но в атмосфере взятничества стало еще хуже.

Академик Андрей Воробьев с горечью сказал: "Беды здравоохранения - лишь часть огромной беды, в которую попала наша страна". Это же относится и к бедам науки, образования и культуры, бедам армии и т.д. Мы еще не начали выбираться из этой беды. Своей замедленной реакцией мы ее усугубляем. Надо иметь в виду предостережение Салтыкова-Щедрина, не учтенное в свое время правящим классом России: "Я вам прямо скажу: берегитесь, господа! Как только мужик поймет, что такое внутренняя политика, всё, конец этой политике". Мнения ученых игнорируются, но в окружении президента уже слышится беспокойство. Слышно беспокойство некоторых министров, глав регионов, беда слышна во многих телепередачах. Положение настолько вопиюще, что один из лидеров власти - мэр Москвы Лужков заявил: "Если мы будем молчать, улыбаться и стоять на задних лапках, мы принесем плохую услугу нашему государству".

источник: Известия науки
15.02.05

А.ЛЕБЕДЕВ: СМЕРТЕЛЬНОЕ НЕДОВЕРИЕ - БИЗНЕС И ВЛАСТЬ: ЧТО ДАЛЬШЕ?

Государство очень преуспело в расследовании деяний частного бизнеса. Но оно совершенно не интересуется деятельностью чиновников, по халатности или злому умыслу которых гибнут целые отрасли.

После состоявшегося в Госдуме вялого шоу под названием "вотум недоверия правительству" пресса обратила внимание на якобы обозначившиеся разногласия между Фрадковым и Грефом по поводу роли и места государства в экономике.

Увы, дискуссия на эту тему между двумя высокопоставленными правительственными чиновниками - попытка журналистов выдать желаемое за действительное. В череде глобальных проектов по удвоению ВВП правительство откровенно игнорирует проблемы взаимоотношений государства и бизнеса. Складывается впечатление, что делает оно это сознательно.

Между тем подобная дискуссия, если бы велась, имела бы прямое отношение ко всему, что происходит в стране. Предприниматели на всякий случай о взаимоотношениях с властью говорить опасаются, а власть делает вид, что тут и проблемы нет. Или отделяется общими словами, как премьер-министр, поведавший нам на пятнадцатом году после падения коммунистической системы и через год после того, как сам он возглавил правительство, что государство и бизнесмены должны выстраивать свои связи на основе понятных и "по возможности стабильных" принципов. Открытие под стать тому, которое недавно сделал другой высокопоставленный чиновник: "в демократическом обществе должны действовать демократически принятые законы". Не стоит на месте отечественная мысль, экономическая и политологическая!

А предприниматели - они что... Их обозвали олигархами, объяснили им, что именно они виноваты во всех бедах России, что капиталы у них у всех краденые, а намерения гадкие. Теперь остается только оправдываться. Был назван олигархом - значит, докажи-ка нам, что ты не какое-нибудь зловредное насекомое, а более или менее полезный гражданин своей родной страны. Вот и мычат стыдливо далеко не самые скотообразные представители бизнес-сообщества: мы не такие уж плохие, мы вот становимся социально ответственными, уже перечисляем миллионы на культуру да спорт и на всякую благотворительность. Мы и еще что-нибудь куда-нибудь заплатим, а вы уж, дяденьки, разрешите нам, пожалуйста, работать дальше, а не за границу убегать и не в тюрьме сидеть...

Такое самоуничижение бизнеса за последние несколько лет настолько приелось, что уже не вызывает ни удивления, ни желания спросить: а те, кто критикует "проклятых капиталистов", учат их жизни, - они что, лучше? Честнее? Больше делают для страны? А ведь вопросы такие задавать пора.

Сразу оговорюсь, что я не считаю хорошим и полезным членом общества любого представителя класса предпринимателей только потому, что у него есть собственность. Нувориш-недоучка 1990-х годов, занятый только выкачиванием из недр или госкармана миллиардов долларов для своих яхт, вилл и шато, "боингов" и любовниц, нравится мне не больше, чем нашим упра-

вителям. И когда А.Чубайс в своем недавнем интервью говорит о том, что наш известный нефтяник заработал десятки миллиардов долларов благодаря большому, чем у среднего англичанина, трудолюбию, знаниям и уму, меня гложет сомнение. Может быть, все-таки за счет хитрости, ловкости и "семейственности"?

Впрочем, бог с ним, с этим олигархом. Хуже, что на смену отъехавшим пришли новые, приближенные уже к нынешней правящей династии, - просто из-за подконтрольности нынешних СМИ о них меньше известно. Но неужели российский бизнес - это только Еленины да "новые питерские"?

О чем нам, "несырьевым" бизнесменам, в последнее время твердят чиновники? Во-первых, нам нельзя доверять; мы хотим, дескать, только зарабатывать, не думая о стране (вспоминается тут бывший премьер нашей страны Николай Рыжков: он как-то сказал, что хороший предприниматель должен думать не о собственной прибыли, а о благе общества). Во-вторых, нам предлагают стать на нелегкий путь исправления, без раздумий вкладывая деньги туда, куда указывают "дальновидные" чиновники.

Например, в Северный Кавказ, где под виртуальными обломками недостроенных зданий и так уже зарыты миллиарды. Иными словами, крупные предприниматели должны соглашаться на все формы "государственно-частного партнерства", которые будут предложены. Только так мы можем вернуть хоть малую часть доверия номенклатуры, которая почему-то считает себя олицетворением нашей Родины и даже чем-то вроде общероссийской совести. Только так, капитулировав по всем фронтам, "разоружившись перед партией", мы можем сохранить надежду на то, что нам позволят жить и работать дальше...

Что тут возразить? Разве только рассказать поучительную историю, поделиться горьким, но зато реальным опытом.

ПРЕКРАСНЫХ ПЛАНОВ ГРОМАДЬЕ...

Созданный в 2000 году Национальный инвестиционный совет (НИС) впервые предложил правительству то самое государственно-частное партнерство. В состав НИС вошли предприниматели, ученые, депутаты, губернаторы, представители общественности. Совет подготовил доклады с конкретными выводами и рекомендациями: "О реформе электроэнергетики", "Об участии России в ВТО", "Россия и ЕЭП", "Россия и евроинтеграция", "Социальная ответственность бизнеса" и т.д. Все эти доклады давно пылятся в столах государственных руководителей. Как и в советское время, чиновники не любят читать...

Вторым направлением стала разработка теории и практики реформирования наиболее проблемных секторов нашей экономики. НИС и его партнеры ставили перед собой задачу: продемонстрировать социальную ответственность не только в форме филантропии и меценатства, а еще и в форме успешного решения экономических проблем, которые беспокоят общество, но почему-то не волнуют государство - слишком нерентабельно для приватизировавших реформы чиновников. Хотелось проверить, насколько частный сектор как производитель востребованных товаров и услуг эф-

фektivнее госбанков, госкорпораций и госслужащих. И тем самым побудить государство "проснуться".

В качестве поля деятельности были выбраны гражданское авиастроение, которое находилось (и находится) в тяжелейшем состоянии, а также наименее привлекательные подотрасли жилищно-коммунального хозяйства, строительство доступного жилья и развитие ипотеки, авиационные перевозки, восстановление производства средств электрического транспорта, модернизация и строительство аэропортов и наиболее тяжелый сектор сельского хозяйства - племенное мясное животноводство.

НИС предложил ответственным чиновникам следующие идеи и договоренности.

1) В авиапромышленности: правительство консолидирует гражданскую авиационную промышленность в рамках единой национальной корпорации. Для загрузки ее заказами на паях с частным сектором создается совместная авиализинговая компания со смешанным капиталом (пятьдесят на пятьдесят). Договоренность предполагала участие государства в развитии этой авиализинговой компании - рука об руку с частным бизнесом. Сразу оговорюсь - во избежание криков коррумпированной бюрократии "ай, прихватизируют!" - приватизация не обсуждалась!

2) Частный сектор за свой счет проводит в сельских регионах эксперимент по переводу наименее обеспеченных слоев населения на индивидуальные системы отопления в домах. В случае успеха достигается снижение затрат на коммунальные услуги в 3-4 раза и, как следствие, готовность населения к реформе. При этом демонтируются государственно-коммунальные отопительные системы (вместо котельных и теплосетей - газ). Государство в дальнейшем помогает тиражировать этот опыт.

Кроме того, частный сектор берет в аренду устаревшие котельные и полностью заменяет их новыми.

3) Электрический общественный транспорт. Даже при наличии действовавших до 1 января 2005 года льгот (их сумма иногда составляла 50% всей выручки) 12 тыс. троллейбусов и столько же трамваев при действовавших тарифах теоретически должны были бы собирать до 1,5 млрд. долларов. Должны... если бы практически все эти деньги не исчезали в карманах местных властей и муниципальных предприятий! (Даже и теперь, когда вся (!) выручка собирается, упомянутые власти продолжают устанавливать грабительские тарифы: в Москве, например, это 13 и 11 рублей при себестоимости поездки 6 рублей). Деньги идут все в ту же черную дыру, и это объясняет, кто виноват в провале монетизации льгот на транспорте.

Также правительство получило программу консолидации отрасли и сдачи в аренду частному сектору муниципальных сетей электрического транспорта.

4) Предложение построить "Шереметьево-3" и модернизировать одноименные первый и второй аэровокзалы. А еще планировалось выстроить новый терминал в Калининграде (совместно с "Аэрофлотом") и организовать 5 новых ежедневных рейсов Калининград-Москва по заведомо убыточным тарифам, чтобы покончить с монополией местного авиаперевозчика и дать возможность людям, "отрезанным" с 1 июля 2004 г., посещать Москву.

5) Предложение консолидировать авиационные перевозки; убрать квотирование, льготы, преференции и ввести режим открытого неба.

6) Концепция "Малозатяжная Россия", предусматривающая массовое строительство быстровозводимого

качественного (но не так называемого элитного) жилья, продаваемого по доступным ценам с помощью ипотеки.

7) Импорт племенного крупного рогатого скота за счет кредитов поставщиков под гарантии западных агентств и с участием (в качестве посредников) российских госбанков.

Под эти проекты частным бизнесом было выделено - и израсходовано - более 300 млн. долларов. Все пилотные проекты были успешно завершены.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ МЫ ПОСТРОИМ САМОЛЕТЫ

Прошли годы, настало время подводить итоги - надеюсь, предварительные. Правительство, в котором осталось очень много людей, работавших в нем и пять лет назад, сделало лишь небольшие шаги в области авиационного лизинга. Бизнес, вложивший в авиализинговую компанию почти сто миллионов долларов, имеет мало шансов вернуть свои деньги. Государство же, которое внесло сумму несколько большую, получило почти всю ее обратно в виде налогов. Кроме того, государство на своих собственных, доведенных до коллапса заводах умудрилось произвести за счет компании "Ильюшин Финанс К" более десяти новых воздушных судов.

Плохо это или хорошо для государства? Ответ очевиден. А для частного бизнеса, выступившего партнером властей? Объясняю. Во-первых, отрасль так и не консолидирована в одну корпорацию - опыт Европы нам не указ. Количество нарушенных обязательств со стороны правительства исчисляется десятками. Если бы это был спор между равными хозяйствующими субъектами, то можно было бы не сомневаться: дело дойдет до суда. Но кто станет судиться с государством?

А представители государства уверены, что сам их статус - гарантия полного отпущения любых грехов. Они всегда правы, с них ни за что не спрашивают, потому что действуют эти люди от имени огромной системы, якобы объединяющей всех граждан страны. Но государство и общество не одно и то же; если, конечно, мы живем не совсем в сталинскую эпоху.

На пустопорожнее согласование деталей проекта затрачены тысячи часов работы дорогостоящих менеджеров. С кого за это спросить? Почему потеряли 5 лет? Что такое надо было изучать и исследовать, чтобы только сейчас - да и то лишь теоретически - согласиться на то, что мы упорно предлагали с 1999 года? Что дает замена названия "национальное" на "объединенное"; и очень ли важно было переименовывать "корпорацию" в "компанию"?

Если просто рассказывать про все бесконечные и бесчисленные совещания, заседания и согласования, которые пришлось провести за последние пять лет, то этого одного хватит, чтобы отказаться от идеи государственно-частного партнерства. Оно может слить "государственно-частным" лишь в том смысле, что чиновники, действуя от имени государства, руководствуются какими-то своими частно-корпоративными интересами. И дело не только в бюрократических препонах. Люди, которые представляют государство, не чувствуют своей ответственности и не собираются выполнять собственные обязательства. О каком сотрудничестве при этом может идти речь?

В итоге в авиапроме за последние пять лет потеряно драгоценное время; а конкуренты не стояли на месте. Теперь любой новый и современный серийно выпускаемый российский самолет приобретать менее вы-

годно, чем взять в лизинг или купить семилетней давности иностранную машину - даже с уплатой импортных пошлин и НДС! Деградация отрасли продолжается. Гражданское самолетостроение до сих пор не консолидировано в рамках национальной авиапромышленной корпорации, хотя это необходимо сделать и можно было сделать - за месяц-другой - еще в 2000 году.

Но чиновники в правительстве предпочитают консервировать ситуацию, при которой авиапром представляет собой разрозненные заводы, а КБ, влачащие жалкое существование, оказываются на грани банкротства. Идея ясна: не пускать частный сектор в дотационные сферы, которые приносят таким хорошим госслужащим такой хороший стабильный личный доход от "управления денежными потоками" при ничегонеделании.

Вот еще один пример: многолетнее сознательное "забалтывание" строительства третьего терминала аэропорта "Шереметьево". Самый что ни на есть инфраструктурный проект, к реализации которых президент недавно призвал РСПП. Необходимость нового аэровокзала для перегруженного аэропорта всем понятна. "Аэрофлот" при поддержке частного сектора сам давно готов построить третий терминал, который должен стать воротами в Россию. Ну не хотите так - постройте сами!

Увы, у чиновников другие взгляды на проблему. Сначала правительство пытается "подарить" аэропорт одной нефтяной фирме. Теперь принято решение заняться "реконструкцией" "Шереметьево-2": на "косметический ремонт" запланировано 70 миллионов долларов! Нечего и говорить о том, что в ходе реализации проекта еще больше снизится пропускная способность главного аэропорта страны. Всякий не чрезмерно доверчивый человек догадается, что следов ремонта на 70 миллионов он никогда не увидит, даже вооружившись самими современными приборами авианавигации.

Интересно другое: правительство почему-то готово сознательно жертвовать имиджем всей страны ради частных интересов людей, которые в нем, правительстве, работают.

Теперь о Калининграде. Как был убитый аэропорт, так и остался. Зато недавно под предлогом ремонта полосы (за госсчет) рейсы "Ту-154" "Аэрофлота" были запрещены! Ура, дорогие калининградцы! Возвращайтесь обратно с тарифа 999 руб. на тариф 3,5 тыс. рублей! Поздравляю!

НЕУДАЧИ И ДЕГРАДАЦИЯ

Продолжим список неудавшихся партнерств с государством в самых разных секторах экономики. В нашей стране практически отсутствует племенное мясное животноводство. Это наименее рентабельный и наиболее капиталоемкий сектор в аграрном производстве. Так вот, была, как уже упоминалось, разработана программа воссоздания этой отрасли.

Для начала предполагалось начать закупки в Европе элитных коров мясных пород. Но дальше эксперимента дело не пошло - правительство поддержало проект только на словах. Сразу же уточню: все расходы по проекту брал на себя частный сектор. От госбанков требовалось лишь оформить гарантии западным экспортным агентствам под наше ликвидное обеспечение (залог).

Была разработана и направлена в правительство детализированная программа сотрудничества бизнеса с государством в области консолидации средств производства электрического транспорта - трамваев, троллейбусов. Нет ответа; нет и отрасли. Зато процветают

"черные дыры" на потершихся схемах маршрутов городского общественного транспорта - дыры, в которые ежегодно проваливаются десятки миллиардов рублей.

Внедрены системы индивидуального отопления в нескольких сельских поселках Тульской области, развивается частная ипотека для строительства жилья для людей с невысокими доходами. Строится само жилье. Правительство могло бы - хотя бы ради любопытства - изучить наши предложения и наработанный опыт. Но даже этого мы не добились.

Поэтому у всех, кто имеет дело с нашим государством, возникает вопрос: способно ли оно развивать какие-либо отрасли промышленности, кроме нефти, газа, удобрений, полезных ископаемых, черной и цветной металлургии? То есть того немногого в нашей стране, что приносит быстрые доходы, попадающие в карманы очень ограниченного количества людей - как бизнесменов, так и чиновников, - но никак не влияющие на жизнь "основной массы населения"?

Положительно ответить на поставленный вопрос совесть не позволяет. К сожалению, наша государственная модель построена так, что ни один чиновник никогда, ни за что и ни перед кем не отвечает. А если мы не призовем к ответственности руководителей, повинных в развале востребованных обществом секторов экономики, то нам никогда не удастся поменять систему, при которой проводить осмысленную государственную политику почти невозможно. Какие бы административные реформы ни осуществлялись, сколь бы ни выстраивалась "вертикаль управления"...

Не может не настораживать и то, что в последнее время у руководителей экономики появилось какое-то "головокружение от успехов". Чуть что - они тут же переходят на данные официальной статистики, которая показывает устойчивый рост российской экономики и доходов населения.

Никто, замечу, не отрицает хороших макроэкономических результатов, которые сопутствовали нам до 2004 года. Но совершенно очевидно, что их основа - высокие цены на нефть. Если что-нибудь изменится, то от тех людей, которые сейчас напирают на "госдирижирование", вряд ли можно ждать адекватных, уравновешенных, продуманных действий. Насколько они не готовы ничего делать сейчас, когда внешняя конъюнктура весьма благоприятна, настолько же они будут склонны к панике, когда эта конъюнктура изменится. Ведь ни о какой осмысленной программе модернизации и речи пока нет.

Да, за последние 4 года реальные доходы населения (с поправкой на инфляцию) увеличились на 50 процентов. Это средние цифры; я, кстати, в какой-то степени знаю 30-40 человек, чьи доходы выросли на 10-15 млрд. долларов, и могу себе представить 100 миллионов, которые после монетизации льгот стали жить хуже. Давайте поговорим, дорогое правительство, не в терминах "профицит", "резервы", "стабфонд" - а в иных, например (предлагаю навскидку): "доступное жилье", "ипотека". Посетите Тверь, Иркутск, Орел, Волгоград, Астрахань, Калининград, Псков, Ленинградскую область, Ржев, Осташков и т.д. (в атлас родной страны иногда не стыдно заглянуть); взгляду везде предстанет одна и та же картина.

Все, что мы видим вокруг: здания, сооружения, предприятия, то есть основные фонды и жилой фонд, - все было построено в советское время. За 15 лет существования новой России ничего нового во всех этих регионах создано не было. Строительство нового жилья практически нет. Коэффициент доступности жилья в стране - 10%, тогда как в Европе - 90%. Достаточно ска-

зять, что сегодня на всю страну строится 39 млн. квадратных метров жилья, из которых 44% приходится на Москву и область. А в советское время - в конце 70-х - начале 80-х - строилось 79 млн. квадратных метров жилья. Старый жилой фонд ветшает, денег на его простое воспроизводство не хватает, он деградирует. Деградирует и здравоохранение. Рождаемость снижается. И каждый год население убывает на 700-800 тыс. человек. И чиновники в этом виноваты гораздо больше, чем предприниматели. И никакие заклинания наших политиков не помогут, если не положить конец окквирательству.

СОРИНКА В ЧУЖОМ ГЛАЗУ

Государство очень преуспело в расследовании деяний частного бизнеса. Но оно совершенно не интересуется деятельностью чиновников, по халатности или злему умыслу которых гибнут целые отрасли. Государство почему-то совершенно не волнуется из-за миллиардов долларов непроизводительных расходов, которые руководители "Внешрогаз-нефтепромиоганскоборонгеркулеса" и прочих государственных по сути кон-

тор тратят на частные самолеты, телефонные переговоры, роскошные гостиницы и т.д. Ведь когда "все вокруг колхозное", то ничего не жалко. И средства, достаточные для спасения нескольких депрессивных регионов, просто выбрасываются для того, чтобы удовлетворить выросшие потребности чиновников и госназначенцев. Неужели все эти Берлаги, Кукушкинды, Скумбриевичи, Полыхаевы, Корейки, Лапидусы и Серны Михайловны из современного "Геркулеса" думают, что мы слепые? Полноте. Сегодня за рубежом вы pozorите страну больше, чем еще недавно новые русские в Куршавеле или Сан-Тропе. И все ваши часы за 2 ! млн. долларов, виллы, заходы в ювелирные бутики известны, как и

многомиллионные загулы "русской ноги" в Давосе, которыми вы хвастаетесь в газетах. Разве трудно проверить в самых дорогих отелях, курортах, арендованных или купленных яхтах и VIP-самолетах ваши траты на миллиарды долл. за последние 2-3 года?

Поэтому, когда в "нескромности", в воровстве, в нелюбви к собственной стране бизнесменов обвиняют чиновники, мне смешно. К ним самим можно предъявить претензии и по жесточе. То, чем они занимаются, часто граничит с предательством и страны, и собственного долга. И Госдуме, и Счетной палате давно пора создать комиссию по проверке административных расходов 20-30 ведущих госкорпораций - там ежегодно "пропадают" миллиарды долларов; я уже не говорю о весьма банальном воровстве из денежных потоков.

Мне, как известному критику московских властей, - кстати, никогда не отрицавшему успехов в развитии города, отмеченных в том числе и в книге "Диагноз", - в пору начать хвалить мэрию. "Внуково" - строят, "Шереметьево" - нет. Жилье, пусть не самое доступное, - строят, а правительство только рассуждает о доступном жилье. Правильные вещи говорит Лужков о монетизации льгот и об использовании стабилизационного фонда. Имея склонность давать привилегии "своим" бизнесменам, мэр тем не менее не был замечен в запуске бизнеса или экспроприации его собственности.

Излишне говорить, что справиться с плачевной ситуацией в стране, которую правительство почему-то предпочитает не замечать, - без того, чтобы поддержать инициативу бизнеса, без того, чтобы дать людям свободу и возможность зарабатывать, - просто невозможно. Но пока что запуганные предприниматели забьются по преимуществу об увеличении своих доходов, львиную часть которых откладывают на "черный день", легко прогнозируемый при полной безответственности людей, осуществляющих власть.

Теперь появился у бизнесменов новый идефикс - двинуться на Украину, где, кажется, власть обещает стать вменяемой. А почему бы ей не стать такой и к северо-востоку от Киева?

Именно в противоречиях между бизнесом и государством причина все увеличивающейся утечки капитала. Потому что невозможен успешный бизнес без амбиций, без стратегии, без многолетних планов. А зачем стремиться открывать новые рабочие места, делать долгосрочные инвестиции, если все, что от тебя хотят, - чтобы ты не высовывался и исправно давал деньги куда скажут?

Я уверен, что необходимы совершенно новые подходы к формированию экономической политики. Государство должно задуматься не о каких-то малопонятных "инновационных проектах", а о системных мерах по созданию общества потребления, управляемого государством, которому не чужда мораль.

При нынешней модели наши люди никогда не смогут иметь средний ежемесячный доход в несколько тысяч долларов на семью. А если у основной массы населения нет возможности получить работу с достойным заработком, приобрести новое жилье по доступным ценам, то все благоприятные статистические показатели на макроэкономическом уровне не принесут стабильности.

Я уверен, что Кремль, столь укрепивший "вертикаль власти", должен ясно отдавать себе отчет в том, какая политическая линия объективно восторжествовала в стране. К чему может привести нынешняя экономическая политика? Он, Кремль, должен ответить, ради себя же самого, на ряд ключевых вопросов: нужен ли России "новый курс"? Если нужен, то какой? Почему вместо дальнейших реформ у нас паралич правительства?

Без ответа на эти вопросы никакая монетизация льгот и отмена выборов губернаторов не укрепят единства и не добавят процветания России.

Где пенсионная, налоговая, административная реформы? Государственная, подобно существующей в США, массовая ипотека под строительство доступного жилья? Где ограничение административных барьеров? Где судебная реформа и независимость юстиции? Где малый бизнес? Где инфраструктурные проекты? И где, наконец, гражданское общество, без которого все это - пустой звук?

...Я склонен к тому, что принято называть позитивным мировоззрением. Поэтому не стану заканчивать на столь пафосно-обличительной ноте. Завершу иначе.

Чиновники, вы не виноваты - такова природа государства как собственника и менеджера. Мы никому не скажем, где вы храните и тратите ваши миллиарды долларов. Но все-таки - ведь вы тоже живете в стране, которую мы привыкли считать своей. Не мешайте нашим согражданам!

источник: газета "Московский комсомолец"
24.02.05

Где пенсионная, налоговая, административная реформы? Государственная, подобно существующей в США, массовая ипотека под строительство доступного жилья? Где ограничение административных барьеров? Где судебная реформа и независимость юстиции? Где малый бизнес? Где инфраструктурные проекты? И где, наконец, гражданское общество, без которого все это - пустой звук?

РОССИИ НЕ НУЖНЫ МОТОРЫ

В прошлом году чистая прибыль ОАО «Авиадвигатель», входящего в холдинг «Пермские моторы», сократилась, по предварительным данным, в 4,8 раза по сравнению с итоговыми показателями 2003 г.

В прошлом году объем продаж двигателей в России впервые за несколько последних лет не показал никакого роста.

Как стало известно, в прошлом году чистая прибыль ОАО «Авиадвигатель», входящего в холдинг «Пермские моторы», сократилась, по предварительным данным, в 4,8 раза по сравнению с итоговыми показателями 2003 г. Причина подобного положения дел – сокращение бюджетных вливаний в пермский холдинг, а также общий спад в двигателестроительной отрасли. Как пояснил RBC daily президент ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» Виктор Чуйко, в отличие от предыдущих лет, в 2004 г. никакого роста объема продаж в отрасли не наблюдалось. Виной тому постоянно ухудшающееся на государственном уровне управление двигателестроением, которому в том числе «помогла» и административная реформа. Если в прежние времена вопросами авиации занимались целые министерства или, по крайней мере, их спецподразделения, то теперь судьбой российского авиапрома, по словам г-на Чуйко, фактически «рулят» 35 человек, которые работают в управлении при Федеральном агентстве по промышленности. Еще одна проблема! : бюджетные вливания в двигателестроение в последние два года сократились почти вдвое, тогда как жить за счет собственных средств заводы не могут, так как в стране строится крайне мало новых самолетов, а значит, и спрос на двигатели очень низкий. В этом году, надеются эксперты, отрасль все-таки покажет некоторый рост объемов продаж в основном за счет готовящихся заказов на Ту-204/214 и Ил-96.

В середине 1990-х годов авиационное двигателестроение, как, впрочем, и весь авиапром, переживали жесточайший кризис: объем производства моторов упал до 16% от уровня 1990 г. Правда, затем ситуация начала несколько выправляться, и в последние годы, исключая 2004 г., в отрасли наблюдалось оживление. Так, к примеру, в 2002 г. объем продаж двигателей вырос на 35%, в 2003 г. – на 27%. Как признают сами двигателисты, от полного разорения отрасль во многом спас тот факт, что заводы стали делать на базе «гражданских» двигателей газотурбинные установки (ГТУ) для промышленности. Впрочем, даже относительно хорошие показатели 2003 г. – это всего лишь «осколки» былого величия, достигнутые показатели роста – это только половина тех объемов продаж, которые были в 90-е годы, а на самом деле количество произведенных в 2003 г. двигателей почти в 30 раз меньше, чем это было в советские годы. Тем не менее в прошлом году двигателестроители не смогли повторить даже скромный «подвиг» роста объема! продаж 2003 г. – отрасль замерла на «нулевой» отметке. Ситуация с «Авиадвигателем» – это лишь один из примеров, однако достаточно показательный, отмечают эксперты. «Если раньше практически 80% всех выделяемых бюджетных денег шло на разработку двигателей ПС-90 и ПС-90А, то в прошлом году часть денег ушла на поддержку совместного российско-французского проекта по созданию двигателя САМ-146, а также нового дви-

гателя для вертолета РД-600, – поясняет Виктор Чуйко. – Кроме того, за последние два года бюджетные вливания в двигателестроение сократились с 18-25% от всех денег, поступающих на авиапром, до 11-12%. Это при том, что Россия в целом тратит в год на авиапром всего 100 млн долл., тогда как General Electric только на научно-исследовательские работы выделяет 1 млрд долл.»

Впрочем, пермяки не унывают и надеются, что в 2005 г. спрос на их продукцию вырастет и холдинг перестанет так сильно зависеть от подачек государства. Как рассказал RBC daily директор программы авиадвигателей Рамиль Хамбеков, в прошлом году предприятию удалось продать 8 новых двигателей, а в этом году планируется увеличить эту цифру до 24. Столь невысокие показатели продаж, как утверждает г-н Хамбеков, вовсе не связаны с распространенной точкой зрения, что российские двигатели уступают по своим характеристикам западным. «Наши двигатели дешевле западных аналогов примерно в два раза и по своим характеристикам им не уступают», – отметил он. Кроме того, в этом году пермяки надеются сертифицировать двигатель ПС-90А, на котором будут стоять звукопоглощающие панели второго поколения, что позволит ему соответствовать даже жестким нормам 4-й главы ИКАО. Также в текущем году планируется практически завершить работу по созданию совместного с одним из акционеров холдинга «Пермские моторы!» – компанией Pratt & Whitney – двигателя ПС-90А2, который должен получить сертификат уже в следующем году.

Подобные надежды пермяков разделяют и эксперты. По мнению Виктора Чуйко, ПС-90А и ПС-90А2 вообще можно отнести к одним из самых перспективных российских двигателей. Большие надежды двигателестроители возлагают и на совместный российско-украинский проект – двигатель Д-27, который создается для военно-транспортного самолета Ан-70. В его производстве участвует запорожский завод «Мотор Січ», московский завод «Салют» и ОАО «Уфимское моторостроительное производственное объединение». Двигатель еще не сертифицирован, но, по словам г-на Чуйко, почти все выявленные в ходе испытаний дефекты уже устранены. «Если на базе самолета Ан-70 с таким двигателем создать пассажирский лайнер, то он вместит 27-30 грамм топлива, которые необходимы для перевозки 1 пассажира на 1 км на таких самолетах, как Ту-134, будет потреблять всего 13 грамм», – говорит Виктор Чуйко. В числе удачных новых проектов г-н Чуйко назвал также и совместную разработку французской компании Snecma Moteurs и НПО «Сатурн» двигателя для нового российского регионального самолета RRJ. «Это именно то, что мы собирались сделать еще с советских времен, – построить двигатель вместе с западной компанией», – подчеркнул он.

Однако все эти проекты требуют серьезной государственной поддержки и финансирования. А в этом году «благодаря» административной реформе до сих пор еще не подписан ни один контракт на опытно-конструкторские работы, а значит, ни одно КБ не получило еще положенных государственных денег. «Если раньше для подписания такого контракта требовалось 3-4 визы, то теперь 10-15, – возмущается Виктор Чуйко. – Административная реформа не только не упростила, а, наоборот, увеличила количество барьеров». Винят эксперты административную реформу и в том, что в про-

шлом году в двигателестроительной отрасли наблюдался застой. Дело в том, что с каждым годом управление авиапромом «опускается» на все более низкие уровни: так, если в СССР для этих целей существовало специальное министерство, то теперь судьбой отрасли занимается всего лишь один отдел, входящий в состав Федерального агентства по промышленности. Сокращается и общий объем бюджетных вливаний: за последние два года он снизился в два раза. ! До сих пор не

принята и программа развития двигателестроения. Впрочем, эксперты говорят, что надежда на возрождение у отрасли пока еще есть, и вновь уповают на научно-технический потенциал, который якобы еще сохранила Россия.

источник: РИА РосБизнесКонсалтинг.
28.02.05

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ОТБРОСИЛ ЗАПЧАСТИ

Оборонным предприятиям разрешат свободно экспортировать запчасти, а право продавать за рубеж готовую продукцию, видимо, целиком забрет себе 'Рособоронэкспорт'

ФГУП 'Рособоронэкспорт' выступает за либерализацию получения российскими предприятиями оборонно-промышленного комплекса (ОПК) лицензий на право ведения внешнеэкономической деятельности. Такое заявление сделал вчера генеральный директор ФГУП Сергей Чемезов. Правда, речь в основном шла о поставке за рубеж запасных частей. Любопытно, что подобное заявление г-н Чемезов сделал после того, как накануне, отчитываясь перед президентом об итогах работы предприятия за прошлый год, он прозрачно намекнул на то, что справиться с задачей увеличения объема экспорта вооружения может лишь один посредник. Учитывая мощные лоббистские связи г-на Чемезова (ранее он был сослуживцем Владимира Путина в Германии), эксперты считают, что все действительно идет к тому, что 'Рособоронэкспорт' монополизует экспорт готового оружия, оставив на откуп другим предприятиям торговлю запчастями и послепродажное обслуживание. Впрочем, по мнению аналитиков, проблема монополизации рынка экспорта вооружения - отнюдь не главная сейчас в военно-промышленном комплексе (ВПК) России. Если наша страна и дальше будет заниматься лишь модификацией уже существующих видов оружия, то через 10-15 лет партнерами России в сфере ВПК будут лишь беднейшие страны мира.

Если наша страна и дальше будет заниматься лишь модификацией уже существующих видов оружия, то через 10-15 лет партнерами России в сфере ВПК будут лишь беднейшие страны мира.

ФГУП 'Рособоронэкспорт' поставляет продукцию военного назначения более чем в 60 стран мира, на постоянной основе за рубежом действует 43 его представительства. По словам Сергея Чемезова, в прошлом году объем поставок 'Рособоронэкспорта' увеличился на 2,4% по сравнению с предыдущим годом и достиг 5 млрд 120 млн долл., портфель заказов компании по состоянию на начало этого года составляет 12 млрд долл. Общий же объем поставок военной техники Россией в 2004 г. составил 5,78 млрд долл., таким образом, на долю 'Рособоронэкспорта' приходится 87% от их общего объема. Сергей Чемезов обещает, что и в ближайшие годы объем поставок российского вооружения за рубеж сохранится на уровне 5-6 млрд долл. в год, а география их будет постоянно расширяться.

Впрочем, если с ближайшей перспективой экспорт российского вооружения все более или менее понятен, то среднесрочная и тем более долгосрочная перспективы нашей страны в этой сфере выглядят куда менее тенденциозно. Глава 'Рособоронэкспорта' уже не

раз высказывал мысль о том, что дальнейший рост объема поставок оружия возможен лишь при условии сохранения одного государственного посредника. Так, в частности, в одном из своих недавних интервью г-н Чемезов сказал, что 'если сохранится один государственный посредник, и если мы обеспечим бесперебойное снабжение запасными частями покупателей нашей техники, то мы сохраним свой рынок'. На данный момент в России есть еще четыре самостоятельных торговца оружием (ГУП 'КБ приборостроения', ФГУП РСК МиГ, ФГУП 'КБ машиностроения' и ОАО 'ВПК "НПО машиностроения"'), и еще 14 заводов имеют право торговли запасными частями. Сергей Чемезов предлагает упростить предприятиям доступ на внешний рынок именно во второй части - то есть в торговле запчастями. Ни для кого не секрет, что именно в этой сфере Россия сильно уступает своим конкурентам - многие российские образцы вооружения, проданные за границу, не могут функционировать именно из-за нехватки запчастей и плохо налаженного послепродажного обслуживания. Причина проста - бюрократизированность системы получения лицензий на подобную деятельность. Как поясняет сам Сергей Чемезов, рядовому директору оборонного предприятия для оформления лицензии на торговлю запчастями или ремонт при этой системе потребуется 2-3 года, и только в одном министерстве обороны перед получением подписи министра надо собрать до 40 подписей в различных подчиненных инстанциях. Таким образом, отмечают эксперты, скорее всего, государственная монополия 'Рособоронэкспорта' в части торговли готовым вооружением будет возрастать, зато государство позволит оборонным предприятиям самим решать нелегкую задачу налаживания поставок запасных частей за рубеж, упростив для них условия выхода в этот сегмент рынка.

Впрочем, по мнению экспертов, угроза монополизации экспорта вооружения - отнюдь не самая главная беда российского ВПК. Куда более важно сейчас задуматься над серьезными вложениями в фундаментальные разработки новых видов вооружения. Иначе, что бы ни рапортовали сегодня представители 'Рособоронэкспорта' о расширении географии российских поставок, через 10-15 лет наше оружие захотят покупать разве что беднейшие страны мира. Не так важно, сколько компаний продает вооружение за рубеж, как важно, ведутся ли в этой стране фундаментальные разработки, то есть, не продает ли она последнее, - комментирует ситуацию RBC daily директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. 'Все, что сейчас продает Россия за рубеж, - это модификация ранее созданного вооружения, - согласен с коллегой эксперт Института стратегического и военного анализа Александр Храмчихин. - По крайней мере, мне неизвестно

ни одного серьезного проекта по созданию принципиально нового оружия. Все, что делается, в основном, не более чем шумиха. О необходимости серьезных инвестиций в разработку новых видов вооружения говорил вчера и Сергей Чемезов, честно признавшийся, что российский ВПК сейчас зафиксирован в одном положении, однако для дальнейшего развития этого недостаточно. 'Практически впервые власти на столь высоком уровне, оставив в стороне 'шапкозакидательские' настроения, озвучили эту проблему, - говорит Руслан Пухов. - Конечно, о необходимости серьезных вливаний в новые разработки говорилось и раньше. Но если прежде чиновники, условно говоря, утверждали, что 'стакан наполовину полон', то теперь честно признались, что он скорее 'наполовину пуст'.

Недостаток новых видов вооружения, по мнению экспертов, в среднесрочной перспективе может привести к тому, что Россия лишится своих крупнейших партнеров - Китая и Индии, на долю которых приходится 49% и 34% экспорта вооружения соответственно. И хотя, по мнению Сергея Чемезова, в ближайшие годы эти страны останутся основными нашими заказчиками и их доля в общем объеме экспорта составит 70-80%, они уже сейчас настроены на активное развитие с Россией лицензионных соглашений. Как рассказал вчера Сергей Чемезов, сейчас практически реализован контракт

о лицензионном производстве в Китае самолетов Су-27, а также осуществляется лицензионное производство Су-30 в Индии. Эксперты по-разному оценивают выгодность для России подобного рода соглашений, однако все они подчеркивают тот факт, что, наладив собственное производство самых перспективных образцов российской военной техники, через несколько лет эти быстроразвивающиеся в экономическом плане страны неизбежно станут 'заглядывать' на более современные образцы оружия. И если Россия не сможет предложить им ничего принципиально нового, покупать у нее очередную модификацию старой техники они не станут. 'На мой взгляд, продавать технологии одному из главных потенциальных военных противников России - Китаю - это вообще сущее безумие, - говорит Анатолий Храмчихин. - Кроме того, когда они налаживают у себя производство наших лучших видов вооружения, то, естественно, не станут больше покупать его нас. Что сможет предложить Россия этим быстроразвивающимся странам, кроме очередной модификации старого оружия? Таким образом, если в России в ближайшее время не появятся серьезные проекты по разработке новых видов вооружения, через 10-15 лет нашими партнерами будут разве что беднейшие страны мира'.

источник: газета "RBC daily"
10.02.05.

РОССИЯ ПОСТРОИТ НОВЕЙШИЕ ПАЛУБНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ДЛЯ ИНДИИ

Генеральный директор и генеральный конструктор российской самолетостроительной корпорации (РСК) "МиГ" Алексей Федоров объявил вчера о начале серийного производства многофункциональных истребителей МиГ-29К для индийского тяжелого авианесущего крейсера, который до продажи его Россией назывался "Адмирал Горшков".

Ремонт и модернизация корабля, оснащение его новейшими системами вооружения и корабельными истребителями -- крупнейший проект в истории российско-индийского военно-технического сотрудничества. И -- замысловатый, как асана йога.

Контракт РСК с Индией был подписан в январе прошлого года. Программа названа в честь Федоровым сложной и амбициозной, однако все работы идут по графику. Старт серии корабельных "мигарей" был дан после завершения процесса кооперации. В "кооператив" вошли российские и зарубежные смежники -- изготовители двигателя, бортового радара, прицельно-навигационного комплекса, системы управления самолетом и т.д. С российской стороны -- это известные в оборонно-промышленном комплексе предприятия: Раменское приборостроительное конструкторское бюро, корпорация "Фазотрон-НИИР", Московское машиностроительное предприятие им. Чернышова, Завод им. Климова. Франция поставляет для МиГ-29К спутниковую навигационную систему, Индия -- часть радиотехнических систем, Израиль -- аппаратуру радиоэлектронной борьбы.

По программе испытаний выполнено уже около 600 полетов, в том числе 80 посадок на палубу. Поставки боевых машин Индии начнутся в 2007 году, за два последующих года миговцы обязались изготовить всю

партию -- 12 одноместных истребителей и 4 двухместных учебно-боевых. Стоимость сделки -- 740 млн долл. Кроме того, по контракту РСК должна обучить индийских летчиков и технический персонал, поставить запчасти и тренажер, организовать сервисное обслуживание на базе заказчика. Но действие контракта на этом не заканчивается -- он предусматривает опцион еще на три десятка машин, которые необходимо поставить до 2015 года. Новый импульс работе корпорации может придать ее акционирование, которое предусмотрено правительственной программой приватизации. Алексей Федоров пообещал, что РСК станет акционерной компанией через год-полтора.

В связи с акционированием будет реструктурирована вексельная программа корпорации. Дело в том, что векселя были "не совсем экономически приемлемы для компании". Но дефолта по старым векселям не будет, успокоил гендиректор "МиГа". Сейчас идет их погашение. Векселя не единственная проблема, оставшаяся от предшественников. Причиной отставки прежнего гендиректора Валерия Торянина, по официальной версии, стали как раз трудности с выполнением обязательств по контракту с Индией на поставку палубных истребителей. Суть проблемы заключалась в том, что индийцы дали маленький аванс, а при старых долгах РСК (300 млн долл. плюс пени) кредит не давал ни один банк. При назначении г-на Федорова -- руководителя и одного из главных акционеров преуспевающей самолетостроительной фирмы "Иркут", говорили, что он может финансово поспособствовать РСК. По другой версии, деньги дал "Рособоронэкспорт", который практикует предоставление авансов оборонным предприятиям.

Так или иначе, финансовые проблемы РСК практически разрулены. Об этом отчасти свидетельствует поставка МиГ-29СМТ в Йемен. Туда отправлено уже восемь только что построенных истребителей, два из которых -- так называемые спарки -- учебно-боевые со

спаренным управлением. В дальнейшем по контракту будет поставлено еще 14 модернизированных машин, чьи боевые возможности втрое выше, нежели у базовой модели.

Более того, корпорация совместно с "Рособоронэкспортом" представит многофункциональный истребитель МиГ-29М2 на тендер, который собирается объявить министерство обороны Индии для своих ВВС. Россиянам придется оспаривать первенство со своими традиционными соперниками -- французским самолетом "Мираж-2005", шведским "Гриппеном" и американским F-16. Шансы на победу руководство РСК оценивает как "достаточно неплохие". Кстати, многие базовые элементы конструкции выставляемого на конкурс борта отрабатываются на тех самых палубных истребителях. В случае победы корпорация рассчитывает развернуть масштабное лицензионное производство самолета на территории заказчика -- на производственных мощностях корпорации HAL. По некоторым данным, Индия собирается закупить партию из 126 средних многоцелевых истребителей, чтобы закрыть эту нишу на 30--40 лет.

Следующим после акционирования РСК "МиГ" шагом может стать создание в России единой авиационной корпорации, о желательности которой нынешний глава Федерального агентства по промышленности Борис Алешин говорил, еще будучи вице-премьером.

МиГ-29К предназначен для перехвата воздушных целей, поражения надводных и наземных объектов управляемым высокоточным оружием в любых погодных условиях, днем и ночью. Эту крылатую машину создатели относят к поколению "4++". Она способна нести боевую нагрузку в 5,5 т на 13 точках подвески. В арсенале истребителя -- управляемые ракеты "воздух--воздух" и "воздух--поверхность", 30-миллиметровая пушка, бомбовое вооружение, включая корректируемые авиабомбы.

Максимальная взлетная масса почти 17,7 т, длина разбега с форсажем -- 260 м, максимальная скорость -- 2300 км/час. Дальность полета значительно увеличена за счет подвесных топливных баков и возможности дозаправки в воздухе, в том числе от однотипных самолетов -- российских и зарубежных. Самолет оснащен цифровой четырехканальной электродистанционной системой управления, современным навигационно-пилотажным оборудованием, бортовой РЛС "Жук-МЭ". Новые специальные покрытия снизили вероятность радиолокационного обнаружения самолета в четыре-пять раз. Информация летчику отражается на широкоформатном индикаторе на фоне лобового стекла.

источник: газета "Время новостей"
04.02.05

ПЕРМСКИМ РАЗРАБОТКАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ

Пермским разработкам предложили федеральную помощь на условиях софинансирования

Вчера в Перми побывал представитель Фонда содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере Петр Баскевич. Он представил инвестиционную программу поддержки наукоемких бизнес-проектов, осуществляемую фондом. Власти также обсудили с ним возможность создания в Перми регионального представительства фонда на базе Пермского фонда содействия венчурным инвестициям. Как пояснил "Ъ" директор Пермского венчурного фонда Андрей Муштинкин, для того чтобы механизм поддержки проектов реально заработал в Прикамье, областной бюджет должен будет софинансировать их в том же объеме, что и федерация.

Инновационно-технологический центр (ИТЦ) Казанского научного института авиационных технологий, которым руководит Петр Баскевич, является одним из 24 центров, организованных фондом МП НТС. Господин Баскевич рассказал пермским ученым и предпринимателям, приглашенным на встречу, о программе

"Старт", которую реализует фонд. В ее рамках фонд выделяет для реализации наукоемких инновационных проектов кредиты до 750 тыс. рублей. На второй и тре-

тий год осуществления проекта финансирование может увеличиваться до 3,7 млн рублей. Бюджет "Старта" на 2005 год определен в размере 400 млн рублей.

Как пояснил Петр Баскевич, бюджетные вложения в научные разработки окупаются за 2-3 года (при условии софинансирования из других источников). "При хорошем уровне коммерциализации научной идеи через три года государство получит налогов больше, чем инвестировало", - отметил господин Баскевич (по информации фонда, эта сумма в 2,4 раза больше инвестированных средств. - "Ъ"). Главным критерием выделения средств является реальность коммерциализации научной идеи. Под ней, как пояснил Петр Баскевич, подразумевается "раскрутка" предприятия через три года до 5-20 сотрудников при объеме реализации нового продукта не менее 600 тыс. рублей на одного работника.

Правда, господин Баскевич признал: "Чтобы выйти на такой уровень, денег, которые выделяет фонд, недостаточно. Дополнительно нужно вложить как минимум 8 млн рублей". В прошлом году, по словам господина Баскевича, Приволжский федеральный округ превзошел ожидания организаторов: из округа поступило 17% от числа всех заявок при планируемых 10%. При этом Пермская область по количеству победителей из ПФО занимает последнее место (наряду с республикой Марий Эл, Мордовией и Удмуртией). Например, если из Нижегородской области (в Нижнем Новгороде находится региональное представительство фонда. - "Ъ") победило 25 проектов, из Самарской - 14, то из Пермской области финансирование получил один проект (из шести заявок).

Научный сотрудник ПГУ Александр Макаров победил с проектом установки плазмокаталитической очистки и стерилизации воздуха. "Мы от безысходнос-

Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере (МП НТС) образован Постановлением Правительства РФ в феврале 1994 года в форме государственной некоммерческой организации.

Бюджет фонда составлял 0,5% всех средств федерального бюджета, выделяемых на науку. В 2002 году эта сумма увеличилась до 1,5% (434 млн рублей в 2002 году).

С момента основания в фонд подано 6500 проектов от малых предприятий из 50 регионов России. Профинансировано 2000 проектов на сумму 1,7 млрд рублей. Фонд имеет представительства в 25 регионах России.

ти помогли писать эту заявку", - заявил "Ъ" директор Пермского фонда содействия венчурным инвестициям Андрей Мушкин. По его словам, венчурный фонд финансирует только крупные проекты, которых в области мало. А успешные проекты, победившие в программе "Старт", через несколько лет смогут стать партнерами венчурного фонда. (Напомним, что условие финансирования - это доля фонда в уставном капитале юридического лица, в рамках которого реализуется проект. - "Ъ")

Пермские чиновники обсудили вчера с Петром Бакевичем возможность создания в области регионального представительства фонда МП НТС. Планируется, что представительство будет создано на базе Пермско-

го венчурного фонда. В течение февраля такое предложение областные власти обсудят с гендиректором федерального фонда Иваном Бортником.

Как пояснил Андрей Мушкин, скорее всего, соглашение с фондом будет заключено при условии участия области в финансировании местных проектов. "На один рубль федеральный будет привлекаться один рубль региональный", - спрогнозировал Андрей Мушкин.

источник: "Коммерсантъ-Пермь"
03.02.05

РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ УСТУПАЮТ РЫНОК ЗАПАДНЫМ

В прошлом году российские авиакомпании приобрели в общей сложности 29 западных самолетов против четырех новых российских

В прошлом году российские авиакомпании купили в семь раз больше западных воздушных судов, чем новых российских. Отечественных перевозчиков уже не смущают ни высокие таможенные пошлины на ввоз "иномарок", ни в большинстве случаев преклонный возраст западных самолетов. Из всех 29 поставленных в 2004 г. иностранных самолетов лишь девять, полученных "Аэрофлотом", были совершенно новыми.

Похоже, что и в этом году ситуация для отечественного авиапрома в лучшую сторону не изменится - даже по самым оптимистичным прогнозам двух российских лизинговых компаний (через которые проходят все сделки по продаже самолетов) в 2005 г. отечественные перевозчики получат всего 13 новых российских самолетов. Скорее всего, эта цифра окажется куда более скромной, прогнозируют эксперты.

Зато западные самолетостроители - Boeing и Airbus - хотя и не спешат обнародовать свои прогнозы по продажам на российском рынке, почти наверняка добьются куда более значительных успехов. А если обещание Минэкономразвития, данное еще в конце прошлого года, - "продавить" долгожданную отмену пошлин на ввоз западных самолетов, не имеющих аналогов в России, - претворится в жизнь, велика вероятность того, что про покупку отечественных лайнеров перевозчики позабудут и вовсе.

Более чем плачевное положение российского авиапрома уже давно ни для кого не является секретом - год от года отечественным заводам удается поставить авиакомпаниям просто-таки смешное количество новых самолетов. Так, по информации Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ), в 2004 г. в России было закуплено всего четыре лайнера отечественного производства. "Это три Ил-96, а также один самолет Ту-204", - уточнил представитель (ФАВТ). Что касается построенных самолетов, то всего в прошлом году Финансовая Лизинговая Компания (FLC) построила два самолета, правда, в этом году обещает довести данный показатель до 5-7.

Кстати, в конце прошлой недели эта лизинговая компания подписала довольно крупный контракт на поставку десяти самолетов Ту-214 на сумму около 600

млн долл. с авиакомпанией "Трансаэро". Правда, в этом году перевозчик получит лишь один самолет, предположительно в четвертом квартале, еще четыре самолета должны будут поступить в 2006 г. и еще пять - до конца 2007 г. Что касается второй лизинговой компании - "Ильюшин Финанс" (ИФК), то результаты и ее работы в прошлом году сложно назвать впечатляющими - три поставленных самолета, и еще один должна была получить авиакомпания "Владивосток Авиа" до конца года.

Но поставка так до сих пор и не состоялась. Как стало известно из неофициальных источников, все дело в том, что Ту-204-300 никак не могут завершить программу сертификационных полетов. В этом году ИФК планирует запустить программу производства совместного российско-украинского самолета Ан-148 (от 3 до 5 самолетов должно быть построено в 2005 г.), сертифицировать самолет Ил-96Т, а также поставить еще три Ту-204-300 "Владивосток Авиа".

Начало 2005 г. было для ИФК также не слишком успешным - намеченное на начало года подписание твердого контракта с авиакомпанией "КрасЭйр" на поставку 12 украинских региональных самолетов Ан-148 до сих пор откладывается. Возможно, причина в том, что, избавившись от необходимости делать громкие заявления о совместных российско-украинских проектах (предполагалось, что Ан-148 будет собираться в том числе и в России), этот самолет исчезнет из числа "приоритетных" для нашей страны проектов.

По крайней мере в подготовленной недавно Минпромэнерго программе развития российского авиапрома четко дается понять, что для того чтобы сохранить хотя бы часть отечественной авиационной промышленности, некоторые проекты придется просто забросить.

Эксперты считают, что одним из первых претендентов "на вылет", особенно в свете сложившейся политической обстановки, как раз стоит Ан-148. Еще одна проблема наших лизинговых компаний - выделенные в этом году государством деньги на увеличение уставного капитала ИФК и FLC до сих пор никак не могут разделить между двумя "претендентами".

Многие эксперты вообще задаются вопросом - зачем российской авиационной промышленности при столь низких объемах производства нужны целых две лизинговых компании? Сами представители ИФК и FLC внятного ответа на этот вопрос так ни разу и не дали.

Пока российские лизинговые компании разбираются, кто из них больше всего достоин бюджетных вли-

ваний, Boeing и Airbus с каждым годом развивают все более активную деятельность на российском рынке. Так, к примеру, европейский концерн Airbus в 2004 г. поставил 9 совершенно новых самолетов авиакомпании "Аэрофлот". 3 из них - это лайнеры А321, которые перевозчик получил в ноябре прошлого года, и 6 - А319/320. Еще два самолета, правда, уже бывших в употреблении, получила авиакомпания "Сибирь". Что касается американского концерна, то его успехи на российском рынке еще более впечатляющие - ему удалось в прошлом году поставить нашим перевозчикам 18 лайнеров производства Boeing, правда, они все уже тоже бывшие в употреблении.

Похоже, что и в этом году завоевания и европейского, и американского самолетостроительных кон-

цернов будут куда более значительными, чем у российских авиапроизводителей. И хотя на прошедшей недавно пресс-конференции региональный президент по России и СНГ Boeing Сергей Кравченко не стал давать точных прогнозов по продаже самолетов на российском рынке (назвав лишь довольно скромную цифру 30-40 самолетов на рынке СНГ), совершенно очевидно, что ни европейцы, ни американцы сдавать своих позиций в России не намерены. Перевозчик выдвигает все новые и новые требования к производителям, а твердый контракт на поставку так до сих пор и не подписан.

источник: газета "RBC Daily"
14.02.05

НРК НЕ УДОВЛЕТВОРИЛАСЬ АВИАЛИЗИНГОМ И ПРОСИТ РАЗРЕШИТЬ ЕЙ СТРОИТЬ "ИЛЫ"

Руководство Национальной резервной корпорации (НРК) обратилось в Минпромэнерго с письмом, в котором предложило продать ему доли в двух госкомпаниях - ОАО "Авиационный комплекс им. С.В.Ильюшина" ("Ил") и ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО).

Только в этом случае, как следует из письма, НРК, уже являющаяся совладельцем авиализинговой компании "Ильюшин Финанс Ко", готова продолжить финансирование авиастроительных программ. В Минпромэнерго инициативу пока не комментируют.

НРК была создана в прошлом году для управления небанковскими активами Национального резервного банка (НРБ), совладельцем которого является депутат Госдумы Александр Лебедев. В 1999 году он был инициатором создания ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) - одной из двух лизинговых компаний России, в 2001 году определенных правительством для реализации проектов в авиастроительной отрасли.

В настоящее время НРК и НРБ принадлежит 45% акций ИФК (остальное в госсобственности), в свою очередь, управляющей контрольным пакетом ВАСО, а также около 30% акций "Аэрофлота". По подсчетам господина Лебедева, НРК вложила порядка \$100 млн в уставный капитал ИФК и еще около \$80 млн в виде кредитов и финансирования программ оздоровления в ВАСО.

Вчера стало известно, что НРК намерена увеличить свое присутствие в авиастроительных активах. Это следует из письма, отправленного на имя министра промышленности и энергетики РФ Виктора Христенко 24 декабря прошлого года за подписью члена совета директоров НРК Анатолия Данилицкого и гендиректора "Ила" Виктора Ливанова. Письмо начинается с предыстории, рассказывающей о том, что концепцией создания объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, документ был фактически одобрен президентом Владимиром Путиным во вторник на заседании президиума Госсовета. - "Ъ") предусмотрено создание "бизнес-единиц по основным направлениям самолетостроения", а также упоминается инициированный государством несколько лет назад процесс интеграции "Ила", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (МАК "Ильюшин") и ВАСО. Авторы

письма предлагают включить в него и ИФК, а НРК -- в число акционеров объединенного авиакомплекса имени Ильюшина.

Согласно описанной в письме схеме, вначале НРК приобретает по текущей стоимости активов ВАСО его контрольный пакет (56%), принадлежащий "Илу" и МАК "Ильюшин". А после завершения интеграции обеих компаний к ним присоединяются ВАСО и ИФК, "акционеры которых обменивают свои акции на допэмиссию акций объединенного авиакомплекса имени Ильюшина".

По версии авторов письма, в нынешнем году может быть создана бизнес-единица гражданского и транспортного самолетостроения со стоимостью активов \$1 млрд. Кроме того, в письме говорится, что НРК готова рассмотреть участие в увеличении уставного капитала ИФК (на паритетной с государством основе на сумму \$300 млн) "при выполнении условия установления контроля частных инвесторов на всех этапах движения денежных средств", то есть и в "Иле", и на воронежском авиазаводе.

Александр Лебедев так вчера прокомментировал "Ъ" инициативу НРК: "Сейчас у нас непонятно какая роль в авиастроении. До сих пор мы не сделали ВАСО рентабельным только потому, что оно не наше. Да, мы хотим иметь долю в "Ильюшине", что позволит нам при любом повороте событий развивать гражданское авиастроение". Возможную стоимость пакета ВАСО господин Лебедев назвать отказался, заметив, что "завод фактически банкрот, и его фонды имеют смысл только в случае организации серийного производства самолетов". По официальным данным за 2003 год, стоимость имущества ВАСО составляла 3,9 млрд руб.

По неофициальным данным, инициатива НРК нашла поддержку у главы Минпромэнерго Виктора Христенко. Однако официально в министерстве ее комментировать отказались. "Мы регулярно получаем подобные обращения от собственников и менеджмента авиастроительных предприятий. Но говорить об их реализации до указа президента о создании ОАК преждевременно", - сообщили корреспонденту "Ъ" в Минпромэнерго.

источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
27.02.05

"РУССКАЯ РУЛЕТКА" ВСМПО

Уже в этом году у корпорации "ВСМПО-Ависма" может поменяться состав акционеров. Крупнейшие владельцы компании – предприниматели Вячеслав Брешт и Владислав Тетюхин заключили с группой "Ренова" соглашение, по которому каждый из них имеет право потребовать от других акционеров выкупить его долю в ВСМПО. А в случае отказа инициатор имеет все шансы стать владельцем контрольного пакета.

ВСМПО производит титановый прокат, слитки и проч., а основным поставщиком сырья (титановой губки) для него является "Ависма". В этом году оба предприятия должны перейти на единую акцию. Консолидированная выручка корпорации ВСМПО, по ее же данным, в 2003 г. составила \$398 млн. 60% акций ВСМПО на паритетных началах контролируют председатель его совета директоров Вячеслав Брешт и гендиректор Владислав Тетюхин, около 12% - "Ренова", на рынке обращается около 22% акций. В "Ависме" ВСМПО принадлежит 76% акций.

Как рассказали "Ведомостям" сразу несколько источников, близких к акционерам ВСМПО-Ависма, еще в апреле прошлого года Вячеслав Брешт, Владислав Тетюхин и "Ренова" договорились об условиях выхода каждого из акционеров из уставного капитала корпорации. По условиям этого соглашения, все три пакета переданы в собственность специального траста, а у каждого из совладельцев есть опцион на продажу его доли другим участникам. Этот механизм под названием "русская рулетка" будет запущен в апреле этого года: каждый из партнеров сможет прийти к управляющему траста с заявлением о том, что он хочет продать свой пакет по определенной цене кому-то из участников соглашения. Остальные партнеры могут либо выкупить его пакет, либо по той же цене предложить продать свой. При этом в роли покупателя или продавца могут выступать сразу два акционера ВСМПО.

Представители "Реновы" отказались комментировать эту информацию, с Тетюхиным вчера связаться не удалось. А Вячеслав Брешт лишь сказал: "Свой пакет я продавать не собираюсь". Впрочем, информация о

том, что некий опцион существует, ранее уже появлялась в отчетах инвесткомпаний "Тройка Диалог" и ОФГ. А вчера сразу несколько отраслевых аналитиков сообщили "Ведомостям", что сегодня "Ренова" проведет встречу с ними. Они ожидают, что на ней управляющий директор "Ренова-Капитал" Олег Царьков и член совета директоров ВСМПО Евгений Ольховик прояснят ситуацию с существующим конфликтом среди основных акционеров ВСМПО, а также расскажут и об опционе. Царьков вчера подтвердить эту информацию не смог.

Источник, знакомый с ситуацией вокруг ВСМПО, напомнил "Ведомостям", что сейчас между акционерами предприятия есть противоречия, и потому не исключил, что механизм "русская рулетка" может быть запущен уже весной. В частности, две недели назад Владислав Тетюхин к недовольству других собственников ВСМПО заявил, что выступает за усиление контроля государства над титановой корпорацией.

"Обычно механизм "русская рулетка" предусматривается между партнерами, которые не являются единомышленниками. Если у них нет возможности договориться, они могут воспользоваться правом "разойтись мирно", - говорит топ-менеджер крупной промышленной компании, заключавший подобные сделки. Аналитик "Метрополя" Денис Нуштаев считает вероятным, что "Ренова" может воспользоваться ситуацией, чтобы выкупить пакет Тетюхина или Брешта, справедливую стоимость каждого из этих пакетов он оценивает в \$600 млн.

По предварительным данным самой "ВСМПО-Ависма", консолидированная выручка корпорации за 2004 г. составила \$557 млн. При этом EBITDA титановой корпорации ожидается на уровне \$170 млн. Ранее менеджеры компании рассчитывали, что ее выручка за 2004 г. составит \$499 млн, а EBITDA - \$156 млн. По итогам 2003 г. выручка компании была еще меньше - всего \$398 млн. В компании объясняют рост финансовых показателей благоприятной ситуацией на рынке титана. Большая часть продукции корпорации идет на экспорт. Крупнейшие клиенты ВСМПО - международные авиастроительные корпорации Boeing и Airbus.

источник: газета "Ведомости"
11.02.05

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЛАЙНЕРЫ ОТПРАВЛЯЮТ В ПРОРЫВ

Депутат Госдумы Александр Белоусов обратится в правительство с официальным письмом о перспективах производства региональных пассажирских самолетов в России.

Господин Белоусов предложил решить проблему замены устаревших Ту-134 за счет скорейшего разворачивания серийного производства Ту-334 и Ан-148, а Russian Regional Jet (RRJ), разработка компании "Сухой") превратить в "прорывной высокотехнологичный отечественный продукт следующего поколения".

Суть предложений депутата сводится к тому, что Минпромэнерго должно сосредоточиться на освоении производства Ту-334 и Ан-148 и таким образом полностью решить проблему замены Ту-134, а RRJ "преврати-

тить из рядового проекта, основанного на иностранной комплектации, в прорывной отечественный продукт следующего поколения региональных самолетов".

На RRJ в бюджете 2005 года предусмотрены госгарантии под привлечение кредитных средств в размере 2,7 млрд руб. и заложены 6 млрд руб. на увеличение уставного капитала двух лизинговых компаний, в том числе "Ильюшин Финанс Ко.", реализующей проект по Ан-148. Не исключено, что приоритеты государства будут определены на заседании Госсовета на следующей неделе.

источник: газета "Коммерсантъ"
18.02.05

ИРАНСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ

Развитие беспилотных летательных аппаратов (БПЛА или ДПЛА – дистанционно пилотируемые ЛА) – одно из приоритетных направлений для иранской авиапромышленности.

Как показал авиасалон Iran Airshow 2005, проведенный на острове Киш 18-21 января, Иран серийно производит несколько типов БПЛА для военного и гражданского применения.

Командование Вооруженных Сил Ирана прекрасно понимает роль беспилотной техники. БПЛА активно применялись в ирано-иракской войне 1980-1988 гг., которая унесла жизни миллиона человек.

В последние годы этого противоборства бои на всем протяжении границы между двумя странами носили позиционный характер. Господство в воздухе принадлежало иракским ВВС. Мало шансов на успех летчикам иранских разведывательных самолетов и вертолетов оставляла и мощная система ПВО Сухопутных войск противника.

В этих условиях БПЛА были единственным эффективным средством ведения технической разведки над полем боя и в тактической глубине.

В начале 1980-х гг. руководство Исламской Республики Иран (ИРИ) поставило перед местной промышленностью задачу по выпуску БПЛА в достаточных для нужд фронта количествах. Работа началась с изучения приобретенных в 1979 г. иностранных беспилотных комплексов с реактивными силовыми установками. Иранцы не пошли по пути полного копирования иностранных образцов, ограничившись освоением их важнейших систем.

Тематикой беспилотных комплексов занялись на Iran Aircraft Manufacturing Company (аббревиатура на фарси HESA, фирма располагается в г. Шахин Шахр около Исфагана) и Qods Aviation Industries (г. Тегеран). Системы первого поколения появились в середине 1980-

х. Развивая собственную конструкторскую школу, иранцы продолжали активно интересоваться иностранными достижениями, разными каналами добывая образцы ДПЛА и их целевой аппаратуры.

Кое-что покупалось на международном рынке, что-то приходило из дружественных государств (Китай, Сирия, Ливия и др.), а иногда и само обнаруживалось на иранской территории. Иракские войска использовали несколько типов ДПЛА, в том числе Ту-143 "Рейс", а также Al Yamamah, Marakeb-1000 и

Sahreb-1/2. "Случайно" в Иран залетали ДПЛА и ракеты коалиционных сил во время операции "Шок и трепет". И сегодня интерес США к развитию событий в ИРИ приносит иранцам новый "улов".

На Iran Airshow 2005 местные фирмы выставили реальные экземпляры нескольких дистанционно пилотируемых ЛА: AM-79 и Ababil-1 компании HESA, Saeghe-2, Talash-1/2 и Mohajer-2 фирмы Qods. (HESA занимается аппаратами с преимущественным применением в конструкции алюминия, а Qods - композитов). Ababil-1 запускается с небольшой платформы рельсового типа, с раскрытием консолей крыла при ходе ДПЛА и сбросом порохового ускорителя.

Поршневым двигателем с толкающим винтом расположен в хвостовой части фюзеляжа, в носовой размещены оптические сенсоры. Ababil-1 выполнен по схеме "утка" с передними управляющими поверхностями, его стартовый вес около 200 кг. ДПЛА развивает скорость до 300 км/ч, высота полета до 5 км, время полета более 2 часов. Обычно Ababil-1 следует программе, заложенной перед полетом, но в случае необходимости оператор может взять управление на себя.

Этот ДПЛА поступил в производство в 1986 г. и с тех пор прошел ряд доработок. В варианте, представленном на выставке, аппаратура оператора использует персональный компьютер Panasonic (на процессоре Intel Pentium) и устройство типа "джойстик" для ручного управления ЛА. Наземная аппаратура управления и приема-передачи укладывается в "дорожный чемодан" большого размера, который переносится одним человеком.

В целом, Ababil-1 - простая недорогая система, выполненная элегантно и на достаточно современном уровне. Она хорошо подходит для командиров частей Сухопутных войск (пехотинцев, артиллеристов, танкистов и т.п.). По словам менеджеров HESA, серийное производство Ababil-1 продолжается по заказам различных иранских структур. Экспортное предложение ограничено возможностями сборочной линии.

Для обучения операторов Ababil-1 создана уменьшенная копия летательного аппарата (весом порядка 30-40 кг) под обозначением AM-79. У HESA есть и другие модели ДПЛА, в частности, напоминающие по форме изделие Mohajer-2 фирмы Qods, а также мишени на их базе. Но информация о них на выставке была ограничена.

Отвечая на вопрос "ВПК" о месте, которое занимает Иран среди других государств в области ДПЛА, менеджеры HESA сказали, что их страна преодолела "полпути" от простейших ДПЛА к современным высокотехнологичным системам. "Мы не новички в этом деле, но, конечно, нам еще далеко до уровня последних американских систем".

Касаясь перспектив экспорта, иранцы отвечали, используя известное на Востоке выражение "иншалла" ("на все воля Господа"). К преимуществам своих систем они относили их доведенность, опыт применения в боевых действиях, серийность производства и низкую стоимость при достаточной эффективности.

Все это касается и аппаратов фирмы Qods. Простейшие из них - Talash 1/2, предназначенные для тренировки операторов более сложных ДПЛА и расчетов

На Iran Airshow 2005 иранские фирмы выставили реальные экземпляры нескольких дистанционно пилотируемых ЛА: AM-79 и Ababil-1 компании HESA, Saeghe-2, Talash-1/2 и Mohajer-2 фирмы Qods. (HESA занимается аппаратами с преимущественным применением в конструкции алюминия, а Qods - композитов).

Ababil-1 запускается с небольшой платформы рельсового типа, с раскрытием консолей крыла при ходе ДПЛА и сбросом порохового ускорителя.

Поршневым двигателем с толкающим винтом расположен в хвостовой части фюзеляжа, в носовой размещены оптические сенсоры. Ababil-1 выполнен по схеме "утка" с передними управляющими поверхностями, его стартовый вес около 200 кг. ДПЛА развивает скорость до 300 км/ч, высота полета до 5 км, время полета более 2 часов.

зенитных орудий. Это ЛА классической компоновки, весом 11-12 кг и с простейшими системами управления, немногим отличающимися от любительских дистанционно пилотируемых моделей.

Для взлета и посадки Talash-1 использует ровную площадку. Talash-2 стартует с короткой рельсовой направляющей при помощи порохового ускорителя, приземляется на парашюте.

Более "серьезный" образец - Saeghe-2, у которого имеется автопилот и перепрограммируемая в полете система траекторного управления. Взлет - с помощью порохового ускорителя (в штатном варианте пусковая установка монтируется на автомобиле типа "джип"), приземление - на парашюте.

ЛА выполнен по схеме "летающее крыло". Его вес 60 кг, размах крыла 2,6 м, габаритная длина 2,81 м. Поршневого мотор (мощностью в 25 л.с. с толкающим винтом) расположен в хвостовой части фюзеляжа.

В основном Saeghe-2 применяется в качестве мишени. Сам ЛА, выполненный из КМ, практически неуязвим для огня с земли. Поэтому для учебных целей используются уголкового отражатели (для увеличения эффективной площади отражения радиоволн) и всевозможные ловушки. Saeghe-2 может эксплуатироваться и в качестве буксировщика ложной цели. В случае поражения последней сам БПЛА остается "в живых". Машина управляется вручную оператором либо по заложенным в память автопилота точкам с коррекцией инерциальной навигационной системы по GPS. Дальность полета Saeghe-2 до 50 км, длительность 45 минут, максимальная скорость ДПЛА 250 км/ч, потолок - 3 км.

Самый "продвинутый" из аппаратов, представленных на выставке, - Mohajer-2, предназначенный для разведки и наблюдения. Его взлетный вес 85 кг, размах крыла 3,8 м, габаритная длина 2,9 м.

ДПЛА имеет толкающий винт (привод - от поршневого мотора 25 л.с.) и двухбалочное хвостовое оперение. Радиус действия 50 км (определяется возможностями передачи телевизионной информации на пост управления; в варианте фоторазведчика - до 150 км), продолжительность полета до 90 мин, высота - до 3 км, скорость - 200 км/ч.

Mohajer-2 оснащен цифровой системой управления полетом, включающей автопилот. Целевая аппаратура позволяет вести передачу видеоинформации в реальном масштабе времени на наземный пост. Обычно машина следует заложенной в память бортового компьютера программе (99 точек на карте) в автоматическом режиме, используя приемник GPS для навигации.

Оператор имеет возможность изменять заложенную программу во время полета. Аппаратура управления размещается на шасси грузового автомобиля.

Старт производится с пневматической катапульты. Приземление - либо на парашюте, либо с коротким пробегом на "салазки". Возможно исполнение с шасси колесного типа. Летательный аппарат рассчитан на 20-30 полетов.

Вариант, показанный на выставке, в качестве сенсора имел телекамеру Samsung 22x с диаметром линзы 46 мм. Она монтировалась внутри поворотной платформы со сферическим обтекателем, по типу российского ДПЛА "Пчела-1". Менеджеры Qods утверждают, что такой вариант самый дешевый из возможных сенсорных наборов. Более дорогие версии - Mohajer-2 - оснащаются системами ночного видения.

Пока системы Qods не экспортировались, но

есть планы по реализации их в странах Азии и Африки. Основные преимущества - низкая цена и достаточно большой опыт, накопленный иранскими специалистами.

Свой первый ДПЛА фирма построила в 1985 г. Изделия Qods применялись на завершающей стадии войны с Ираком. Качество иранских систем не хуже аппаратов аналогичного назначения, созданных в других странах мира, но первые дешевле. В настоящее время они находят гражданское применение: патрулирование дорог, водных акваторий и объектов нефтяной промышленности.

Важно отметить, что все представленные на выставке ДПЛА - серийные и находятся в производстве уже много лет. Было бы наивным полагать, что иранские специалисты не работают над машинами следующего поколения. Вполне вероятно, Иран занимается крупными "беспилотниками" с реактивными двигателями.

Подходящая силовая установка - малогабаритный турбореактивный двигатель TRJ-60-2 в классе тяги 400-600 кг, представленный фирмой TEM (г. Тегеран). Уже изготовлено несколько опытных образцов. Они проходят стендовые испытания. TRJ-60-2 очень напоминает TP3-117, установленные на ДПЛА семейства "Рейс", которые поставлялись нескольким странам Ближнего и Среднего Востока. В свою очередь TP3-117 был разработан на базе известного вертолетного мотора ТВ3-117. В феврале первый мотор ТВ3-117BMA-СБМ1 (самолетный вариант ТВ3-117) будет закончен сборкой на TEM.

Освоение его производства идет по соглашению 1997 г., согласно которому в ИРИ будут изготавливаться моторы для региональных самолетов Iran-140, местной копии Ан-140 фирмы "Антонов".

Следующая цель для иранской авиационной промышленности - создание учебных и боевых самолетов с реактивными двигателями. По некоторым данным, в ИРИ уже занимаются постройкой копий американских тактических истребителей F-5E/F Tiger II. А тегеранский институт Malek-Ashtar University of Technology трудится над проектом двухместного учебно-тренировочного самолета M-AT/XXIC Shafagh в размерности F-5E.

Главная задача института - обучение иранских студентов и повышение квалификации авиационных специалистов, разработка новых технологий и программного обеспечения. Однако тегеранские ученые и студенты посчитали, что обладают достаточными знаниями и опытом, чтобы изготовить опытные образцы УТС. И, если они хорошо покажут себя в летных испытаниях, создать на базе M-AT/XXIC одноместный истребитель M-ATF (ATF "2010").

Строительство первого самолета находится в завершающей стадии. В воздух он может подняться уже в этом году.

источник: "Военно-промышленный курьер"
02.02.05

Самый "продвинутый" из аппаратов, представленных на выставке, - Mohajer-2, предназначенный для разведки и наблюдения. Его взлетный вес 85 кг, размах крыла 3,8 м, габаритная длина 2,9 м.

ДПЛА имеет толкающий винт (привод - от поршневого мотора 25 л.с.) и двухбалочное хвостовое оперение. Радиус действия 50 км (определяется возможностями передачи телевизионной информации на пост управления; в варианте фоторазведчика - до 150 км), продолжительность полета до 90 мин, высота - до 3 км, скорость - 200 км/ч.

Mohajer-2 оснащен цифровой системой управления полетом, включающей автопилот. Целевая аппаратура позволяет вести передачу видеоинформации в реальном масштабе времени на наземный пост. Обычно машина следует заложенной в память бортового компьютера программе (99 точек на карте) в автоматическом режиме, используя приемник GPS для навигации.

ПЕНТАГОН УДАРИЛСЯ В ДИАЛЕКТИКУ

Проект бюджета США на 2006 год, который президент Джордж Буш направили в Конгресс на этой неделе, удивил своими радикальными изменениями в сфере финансирования оборонных нужд страны. Военный бюджет, возможно, более наглядно, чем любой другой государственный документ, демонстрирует основные направления развития вооруженных сил США на ближайшие годы.

Комментируя распределение средств, заложенных в разных статьях проекта, министр обороны США Доналд Рамсфелд отметил, что предложенная схема финансирования должна сделать "американские вооруженные силы более мобильными и смертоносными". Каким же образом Пентагон собирается улучшить армию, которая и без того считается самой совершенной в мире? Чтобы это понять, достаточно изучить ту часть военного бюджета, которая касается изменений в техническом оснащении вооруженных сил США.

Общий принцип оснащения американской армии новыми видами вооружений был назван в этом документе "спиральным" (Spiral Acquisition). Вот как это объясняется: "Одна из ключевых инициатив Министерства обороны, призванная улучшить систему закупок новых видов вооружений, - "развитие по спирали", в ходе которых новые технологии и новое оружие будут поставляться в войска в строго определенных и ограниченных количествах. Дело в том, что в прошлом множество новых систем оружия были разработаны с "чистого листа", чтобы обеспечить разовое мощное увеличение боеспособности армии. Однако при этом приходилось внедрять малоизученные технологии и создавать сложные производственные комплексы. Из-за этого стоимость вооружений значительно повышалась и, как следствие, поставки его задерживались. В результате военные вынуждены были использовать старое, не модернизированное оборудование, потому что стоимость программ по созданию нового оружия поглощало весь объем финансирования". О том, как именно будут распределяться эти средства, в проекте бюджета не говорится - всех контрактов, договоров и проектов Пентагона в него не впишешь. В документе перечислены лишь ключевые направления, которые получили зеленый свет у военных финансистов. Их всего пять:

Разработка различных беспилотных аппаратов, как летательных, так и наземных и морских;

Создание многоцелевого прибрежного боевого корабля (Littoral Combat Ship - LCS), способного нести охрану территориальных вод, а также противостоять как вторжению небольших плавсредств террористов, так и более крупным кораблям противника;

Изменение состава соединений и подразделений вооруженных сил, которые смогут более гибко реагировать на изменение боевой обстановки и эффективнее выполнять поставленные задачи;

Создание новых и модернизация существующих транспортных средств, при помощи которых можно оперативно доставлять войска к месту боевых действий;

Развитие средств связи и компьютерных систем.

Выделение приоритетных областей, в которые Пентагон в 2006 году готов вкладывать деньги в пер-

вую очередь, повлияло на ход осуществления тех или иных проектов, которые уже разрабатывались по заказу военных. Сразу после публикации проекта военного бюджета в западной прессе стали появляться сообщения о том, что американский ВПК начал на ходу менять свои планы.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ

Самым громким "оборонным заказом", о котором говорится в проекте бюджета и о котором уже заявляли официальные представители Пентагона, является тактическое ядерное оружие, сочетающее в себе свойства "бомб-землетрясений" и обычных атомных боезарядов - Robust Nuclear Earth Penetrator (RNEP). Официальные лица открыто заявляют, что эта бомба нужна армии США для уничтожения сети подземных хранилищ ядерного оружия в КНДР и Иране.

Новая ядерная бомба будет проникать сквозь каменную или грунтовую толщу на глубину до 300 метров, и только там будет происходить ядерный взрыв "небольшой" мощности. "Рабочая глубина" бомбы, с одной стороны, позволит избежать значительного загрязнения окружающей среды, а с другой - такое расположение эпицентра взрыва гарантированно уничтожит вражеский бункер глубокого залегания. На создание этого оружия с 2002 года уже потрачено 16,8 миллиона долларов, но Доналд Рамсфелд попросил Министерство энергетики ускорить работы по проекту RNEP, пообещав в ближайшие два года выделить на него еще не менее 18 миллионов долларов. Военные надеются, что этого времени для создания супербомбы будет достаточно.

ПРОЕКТЫ, ФИНАНСИРОВАНИЕ КОТОРЫХ ПРЕДЛАГАЕТСЯ СОКРАТИТЬ

Истребитель F-15 - программа сокращена на 170 миллионов долларов

Боеприпасы последнего поколения Joint Direct Attack Munition - JDAM, или "умные бомбы" - на 300 миллионов

Транспортные самолеты C-17 - на 500 миллионов

Беспилотные самолеты (это направление признано приоритетным, но в части создания новых аппаратов) - действующие программы сокращены на 200 миллионов

Финансирование закупок тренировочных самолетов T-45 - сокращено на 60 процентов (до 289 миллионов долларов)

Заказ на новые подлодки класса "Вирджиния" и эсминцы класса DDX сокращен вдвое - вместо того, чтобы покупать в ближайшее десятилетие ежегодно по два эсминца и две подлодки, флот будет получать всего по одной единице каждого вида кораблей.

Некоторые эксперты, правда, сомневаются в том, что можно создать боеприпас, способный проникнуть под землю на такую глубину. Во всяком случае, сложная начинка ядерной бомбы должна будет выдерживать перегрузки невероятной мощности. По подсчетам специалистов, пока что речь может идти лишь о маломощном боеприпасе, который будет проникать на глубину максимум в несколько десятков метров. Эти анализы уверены, что гораздо более эффективными бы-

ли бы обычные бомбы особой мощности, вроде проектируемой Massive Ordnance Penetrator (MOP) весом в 13600 килограммов. Она более чем на треть превзойдет по весу свою предшественницу Massive Ordnance Air Blast (MOAB), разработанную накануне иракской кампании и прозванную "Матерью всех бомб".

Future Combat Systems - комплекс боевых систем, включающий в себя сверхскоростные каналы передачи данных, которые свяжут между собой все боевые единицы на поле боя, позволив им лучше координировать свои действия. Этот комплекс соответствует сразу нескольким направлениям, отмеченным в проекте бюджета - он, во-первых, потребует изменения структуры боевых групп, во-вторых, будет широко использоваться сверхскоростные каналы связи и компьютеры, а в-третьих, основу FCS составят именно "беспилотные" роботы-танки, летательные аппараты и прочие технические средства. В настоящее время из них активно используется лишь самолет Predator, но в дальнейшем Пентагон рассчитывает поставить на вооружение роботы-танки, ракетные установки и другие машины. Финансирование программы FCS было увеличено на 604 миллиона долларов, и в 2006 финансовом году достигнет 3,4 миллиарда, ее разработкой занимается корпорация Boeing.

Новая военная форма. Касается это не только той униформы, которую недавно приняли в американской армии, но также индивидуальных средств защиты и, что немаловажно, связи. Причем последнее является одной из 18 систем, разрабатываемых "Боингом" в рамках создания FCS.

Пентагон собирается подключить каждого солдата к локальной сети с тем, чтобы он по сути стал одним из элементов боевой системы, наравне с роботом-танком и ракетной пусковой установкой.

F/A-18E/F Super Hornet корпорации Boeing - многоцелевой всепогодный истребитель-бомбардировщик. Он представляет собой модификацию уже стоящего на вооружении ВМС и ВВС США истребителя F/A-18 Hornet. В ходе модернизации, которая закончилась в конце 90-х годов, он не только получил новое электронное оборудование и вооружение, но также претерпел изменения на уровне конструкции планера.

Super Hornet предназначен для решения целого спектра задач, среди которых, например, завоевание превосходства в воздухе, нанесение ударов по целям в дневное и ночное время с использованием высокоточного оружия, сопровождение бомбардировщиков, непосредственная поддержка войск, уничтожение объектов ПВО, уничтожение морских целей, осуществление воздушной разведки. На дальнейшую доработку и строительство этих самолетов в 2006 году будет выделено 4,1 миллиарда долларов - на 186 миллионов больше, чем в 2005 году.

Интересно, что, проводя глубокую модернизацию истребителя четвертого поколения, Пентагон сокращает производство уже разработанного F-22 Raptor. В новый бюджет заложено строительство 179 таких самолетов вместо ранее планировавшихся 275. Сенатский Комитет по вооружениям заявил, что специально посвятит этому вопросу одно из своих заседаний. Сенаторы собираются выяснить, сможет ли США в будущей войне завоевать господство в воздухе без истребителей пятого поколения.

Основной причиной сокращения программы F-22 являются не плохие тактико-технические характеристики машины, а ее высокая цена.

Multi-Mission Maritime Aircraft - Многоцелевой морской самолет, созданный на базе Boeing 737-700. Он оснащен системами бортового вооружения для уничтожения морских целей и может применяться в боевых операциях различного типа, в частности, в качестве морского разведчика и охотника за подлодками. Данный самолет может обслуживаться как обычное гражданское воздушное судно, что значительно упрощает его эксплуатацию. На разработку этого аппарата Пентагон просит выделить 964 миллиона долларов, что на 490 больше, чем в 2005 году.

Высокоточная ракета JSOW (Joint Standoff Weapon), которую создает компания Raytheon Company. На доработку уже стоящих на вооружении модификаций, создание новых и запуск их в серию Пентагон выделил Raytheon 55,7 миллиона долларов. JSOW имеет дальность полета около 130 километров и выпускается по наземным целям за пределами действия средств ПВО противника. От предыдущих модификаций последний вариант, испытания которого закончились в январе в Германии, отличается значительно меньшей стоимостью и применением усовершенствованного помехозащищенного приемника спутниковой навигационной системы.

Итак, это только часть американских военных программ будущего года, о которых рассказала западная пресса. Армия США явно рассчитывает в ближайшем будущем столкнуться с противником, примерно равным ей по уровню технического оснащения. Новинки из области научной фантастики отложены на потом. Ставка сделана на модернизацию проверенной в боях, хорошо зарекомендовавшей себя многопрофильной военной техники и на разработку средств, необходимой для борьбы с партизанами и врагом, прячущимся глубоко под землей.

Пентагон со своей новой концепцией "развития по спирали" явно решил не торопить события. Американская армия достигла такого преимущества над всеми потенциальными врагами, что может позволить себе подождать, пока количество накопленного ею боевого опыта и технологических открытий само не перейдет в новое качество вооружений, а единство и борьба противоположностей в бюджете и на поле боя не помогут уравновесить финансовые возможности страны и потребности ее вооруженных сил. Интересно, помнят ли американские стратеги и про третий закон диалектики - отрицание отрицания, который учит, что ничто в мире не может занимать господствующее положение вечно?

источник: Vip.lenta.ru,
12.02.05

Общий принцип оснащения американской армии новыми видами вооружений был назван в этом документе "спиральным" (Spiral Acquisition).

Вот как это объясняется: "Одна из ключевых инициатив Министерства обороны, призванная улучшить систему закупок новых видов вооружений, - "развитие по спирали", в ходе которых новые технологии и новое оружие будут поставляться в войска в строго определенных и ограниченных количествах.

ФУРСЕНКО РАЗДЕЛИТ ВУЗЫ

Министр образования Андрей Фурсенко планирует разделить все российские вузы на три группы.

10-20 "национальным" университетам предоставят свободу в определении учебной и экзаменационной политики, 100-200 вузам второго эшелона государство будет выделять деньги на подготовку бакалавров и магистров, остальным — только на бакалавров. Эксперты оценивают идею положительно, но предупреждают, что разработку критериев разделения нельзя отдавать на откуп чиновникам и ректорам. Фурсенко рассказал "Ведомостям", что предлагает разделить все вузы на три группы: 10-20 "мультидисциплинарных национальных университетов", 100-200 вузов второго эшелона и все остальные. По плану министра, чем выше будет категория университета, тем больше будет получаемая им господдержка. "Национальные университеты получат право самостоятельно определять политику своего развития, например "они смогут решать, переходить ли им на систему бакалавриата-магистратуры, определять круг и программу экзаменов". Второму эшелону будут оплачивать подготовку бакалавров и магистров, а университеты третьего уровня, по словам министра, "вероятно, смогут готовить только бакалавров". "Это как в спорте, ни у кого же не возникает вопросов, почему одни команды играют в высшей лиге, а другие — только во второй, — рассуждает министр. — Мы проведем ранжирование на основании четких и всем понятных критериев, и университеты смогут переходить из одной лиги в другую". По словам Фурсенко, критерии отбора будут разрабатываться министерством совместно с научной и вузовской общественностью. При этом он отказался назвать университеты, которые могут быть признаны "национальными". Но другой высокопоставленный чиновник Минобрнауки пояснил, что, например, такие университеты, как МГИМО, МФТИ или ГУ-ВШЭ, в отличие от МГУ не смогут претендовать на лидерство именно в силу своей специализации на ограниченном числе направлений.

Среди представителей вузов нет единого мнения о задуманной реформе. Проректор по научной работе Московского государственного университета геодезии и картографии (МИИГАиК) Игорь Журкин полагает, что реформа будет иметь положительный эффект, поскольку повысит уровень обеспеченности университе-

тов первого и второго уровней. "Проблем с отбором 20 национальных университетов не будет — их должно быть по два-три в Москве и Петербурге и по одному в крупных регионах, де-факто так уже и есть", — считает Журкин. "Главная сложность", по его мнению, в том, как выбрать 100-200 вузов второго эшелона: "например, из 50 строительных придется оставлять один-два".

"Очевидно, что высшее образование недофинансировано на порядок, а выделять больше денег для всех затруднительно, — говорит ректор ВШЭ Ярослав Кузьминов. — Но стоит ли делить вузы на белые, серые и черные?" По его мнению, финансирование должно идти по направлениям деятельности в зависимости от того, насколько привлекателен вуз, насколько успешна научная работа его сотрудников. "К многопрофильности это имеет мало отношения, — полагает Кузьминов. — Если региональному университету удалось создать сильный химфак и привлечь сильных профессоров, то он и должен финансироваться на уровне МГУ, а в том же МГУ далеко не все факультеты могут претендовать на повышенное финансирование".

Экспертам идеи Фурсенко нравятся. "Мы очень сильно отстаем, потому что у нас нет концентрации ресурсов там, где может получиться прорыв", — считает ректор Российской экономической школы (РЭШ, негосударственный вуз) Сергей Гуриев. "Государству давно пора подумать, стоит ли финансировать те вузы, в которые перестанут идти студенты после перехода на контрактную армию или отмены отсрочек", — добавляет директор Центра непрерывного математического образования Иван Яценко. По мнению Яценко, национальные университеты и вузы второго эшелона надо отбирать в том числе исходя из того, куда идут талантливые выпускники школ, зарекомендовавшие себя на олимпиадах и научных соревнованиях. А Гуриев полагает, что если критерии отбора будут определять чиновники или сами ректоры, "то ничего путного не получится". Он предлагает отдать право определения критериев ранжирования российской научной диаспоре за рубежом. "Пусть эти вопросы решают российские профессора и руководители научных лабораторий американских и европейских университетов, и тогда у нашего образования будут шансы", — уверен Гуриев.

*источник: Ведомости
14.02.05*

ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ "ДЕЛФИ-2"

Реализация образовательного проекта Делфи-2 должна способствовать интеграции России в европейское пространство.

Об этом в ходе "круглого стола" "Копенгагенский процесс и российское профессиональное образование" заявила руководитель Национальной обсерватории национального образования Ольга Олейникова. "Для эффективного профессионального образования мы должны создать условия интеграции в европейское пространство. Реализация проекта Делфи-2 — один из шагов на пути к этой интеграции", — сказала Олейникова.

Цель проекта Делфи-2 заключается в достижении оптимального баланса между спросом и предложени-

ем на рынке труда в соответствии с потребностями региональной экономики и общества в целом. Кроме этого, программа ставит целью установление эффективных взаимоотношений между образовательными учреждениями и работодателями. "Мы рассчитываем, что результатами Делфи-2 станут разработка и апробация механизмов социального партнерства в тех секторах экономики, которые являются наиболее важными для рынка труда, а также разработка региональных планов действий в области профессионального обучения с активным участием образовательного сектора, работодателей и других социальных партнеров", — добавила Олейникова.

*источник: РИА Новости
14.02.05*

ОТНОШЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ К СОВРЕМЕННОЙ СИСТЕМЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Отношение работодателей к современной системе профессионального образования выяснила общероссийская общественная организация "Деловая Россия".

В ее опросе приняли участие руководители предприятий и организаций из разных отраслей экономики: машиностроения, нефтегазовой отрасли, производства мебели, пищевой промышленности, легкой промышленности, торговли, сферы обслуживания, медицины, фармацевтики, финансов, страхования, банковского дела, связи и др. География участников - 30 городов России от Благовещенска до Ростова-на-Дону. Цель исследования - обозначить основные проблемы профессионального образования с точки зрения работодателей.

Эффективность высшего образования оценена работодателями в целом выше, чем среднего профессионального, а того, в свою очередь, выше, чем начального профессионального. Между тем сама работа учреждений профобразования оставляет желать лучшего. Первая и главная причина этого явления - в низкой квалификации преподавателей. Отсутствуют преподаватели - специалисты в своем предмете, особенно обучающие основам бизнеса.

Большинство опрошенных бизнесменов уверены, что проблема квалификации педагогических кадров тесно связана с проблемой несоответствия учебных программ требованиям современной ситуации. Многие руководители жалуются на негибкость учебных программ, их несоответствие требованиям рынка труда.

Бакалавриат и магистратура - явления новые и, по мнению участников опроса, "создают для всех исключительную путаницу, потому что бакалавриат, по-нашему, это еще не высшее образование, а магистратура - это не магистратура в западном ее понимании". "Молодые и талантливые ребята выходят с магистерским дипломом. У них очень много знаний, высокие амбиции, но практического опыта нет..." Работодатели предлагают специалисту сначала поработать, приобрести опыт, и потом, если он хочет стать управленцем, специализироваться в финансах, маркетинге, PR, и идти в магистратуру.

Абсолютно все работодатели считают крайне важным для себя взаимодействие с системой профобразования. Российский бизнес сейчас вступает в такую фазу своего развития, когда вопрос кадров стоит остро. Некоторые руководители отмечают, что уже сегодня испытывают "кадровый голод". Для других эта проблема в настоящее время, может, и не столь значима, но они понимают, что в скором времени им также придется с ней столкнуться. "При этом, - отмечают они, - в данный момент взаимодействия между вузами и работодателями практически нет. Работодатели не могут сформулировать заказ на тех специалистов, которых они хотели бы видеть у себя по окончании вуза, а вузы продолжают выпускать псевдоспециалистов".

Что предлагают в этом случае респонденты? Из наиболее эффективных форм взаимодействия работодателей и системы профобразования называют: подачу

предприятием заявки в учебные заведения на специалистов определенного профиля, прохождение практики на предприятии, в том числе и преддипломной, стажировки. Некоторые даже готовы формировать заказ, "излагая свои требования образовательным учреждениям, и вкладывать деньги в целевую подготовку специалистов", оказывать материальную поддержку как отдельным учащимся, так и образовательному учреждению в целом. Выражают готовность участники опроса и лично выступать в учебных заведениях с лекциями и мастер-классами (особенно по вопросам бизнеса).

Но совсем мало участников опроса пожелали принять участие в оценке качества образования учреждений, войти в состав попечительских советов учебных заведений и участвовать в открытии новых специальностей. (Кстати, Минобразнауки как раз рассчитывает на помощь такого рода от бизнеса!)

Тормозит развитие профобразования нормативно-правовая база. "Государство должно создать законодательную базу, обеспечивающую воспроизводство кадров, разработать и утвердить соответствующие правовые документы", - говорят руководители. Кроме того, по мнению работодателей, сегодня "нет таких законов, которые позволили бы четко регулировать долгосрочные отношения между вузами и работодателями". Конечно же, эксперты высказываются и за создание системы льготирования компаний, помогающих образовательным учреждениям.

Еще один общий вывод таков: для российского образования характерен дисбаланс - очень высокий уровень теоретических знаний при явной недостаточности практической составляющей. Многими указывается, что система образования продолжает давать фундаментальные знания очень высокого уровня. Однако эти знания зачастую не являются собственно профессиональными, они носят скорее общий характер.

Руководителям не выгодно брать на работу специалиста без опыта работы. Однако если сотрудник с недостаточной квалификацией и опытом все-таки принят, чаще всего его обучение происходит непосредственно на рабочем месте. Компании с большими возможностями ориентированы на западные подходы к обучению персонала. Они устраивают специальные образовательные центры у себя на предприятии, проводят стажировки (в том числе за рубежом), семинары и тренинги и пр.

*источник: Независимая газета.
04.02.05*

Абсолютно все работодатели считают крайне важным для себя взаимодействие с системой профобразования. Российский бизнес сейчас вступает в такую фазу своего развития, когда вопрос кадров стоит остро.

Некоторые руководители отмечают, что уже сегодня испытывают "кадровый голод". Для других эта проблема в настоящее время, может, и не столь значима, но они понимают, что в скором времени им также придется с ней столкнуться. "

ЮРИЙ ЛАСТОЧКИН: "МЫ УЧИМСЯ КАЖДЫЙ ДЕНЬ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ"

НПО "Сатурн" сегодня - одна из самых перспективных и динамично развивающихся высокотехнологичных компаний Ярославской области. В минувшем году предприятие вышло на новый уровень своего развития.

Стратегия опоры на три точки - военные и гражданские авиадвигатели, а также наземные газотурбинные установки - позволяет НПО "Сатурн" диверсифицировать риски и уверенно смотреть в будущее.

О перспективах компании и итогах работы в 2004 году газете рассказал генеральный директор Юрий Ласточкин.

- Юрий Васильевич, расскажите, пожалуйста, каковы предварительные итоги работы НПО "Сатурн" в 2004 году. Удалось ли реализовать все задуманное?

- Для компании это был рабочий год, мы решили важные задачи и начали выпуск новой продукции, которая будет постепенно замещать другую, отживающую свой век. В общей структуре бизнеса принципиально увеличилась доля наземных промышленных программ. В 2004 году они уже составили 10 процентов объема производства, хотя еще три года назад мы не выпускали ни газотурбинных установок, ни газоперекачивающих агрегатов. А сейчас в рамках стратегического партнерства с ОАО "Газпром" компания

начала выпуск газоперекачивающего оборудования и сделала поставки на первый миллиард рублей.

В целом НПО "Сатурн" имеет положительную динамику. Предприятие увеличило производство на 4 - 5 процентов. Реализовано продукции в 2004 году, по предварительным данным, на 6, 33 млрд. рублей, чистая прибыль - 1, 182 миллиарда. НПО "Сатурн" стабильно платит налоги в бюджеты всех уровней, и за год общий объем налоговых платежей составил более 1 млрд. рублей. В планах следующего года увеличить объем реализованной продукции более чем на 50 процентов, а чистую прибыль - на 60 процентов. Объем полученных средств в 2005 году должен составить более 9 миллиардов.

- Сколько инвестиций удалось привлечь и вложить в модернизацию производства НПО "Сатурн"? Откуда компания привлекает средства?

- Мы инвестировали в обновление технологического уровня, модернизацию производства, а также НИ-ОКР более 1,5 млрд. рублей, что примерно на 30 процентов больше, чем в 2003 году. Средства направлены из таких источников, как прибыль предприятия, амортизационные отчисления, зарубежные и российские кредиты, облигационные займы. Здесь надо учитывать, что кредит японской корпорации Sumitomo Corpo-ration, которая в течение нескольких лет поставит нам современного оборудования на 200 млн. долларов, выделен под достаточно низкий процент.

Совсем недавно НПО "Сатурн" выпустило и разместило на фондовой бирже второй облигационный заем на 1,5 млрд. рублей. Облигации быстро раскупаются самими крупными банками России. Такие займы позволяют накапливать кредитную историю компании, чтобы впоследствии мы смогли выходить на рынок более дешевых кредитных ресурсов. Мы должны и дальше увеличивать объемы и размеры облигационных займов, создавать атмосферу доверия для инвесторов и в итоге получать более дешевые инвестиции для модер-

низации предприятия. Пока мы размещаем двухлетние займы, в Сбербанке берем кредиты на такой же срок.

В России должна произойти революция в корпоративном управлении, чтобы крупные компании быстрее становились публичными и активно работали на фондовом и кредитном рынках. Все это требует времени и усилий. Исходя из кредитно-финансовой политики, которую проводят президент и правительство, в России скоро появится цивилизованный рынок, на котором любая современная компания сможет взять длинные инвестиционные кредиты.

Таким образом, мы привлекаем инвестиции из всех возможных источников. Конечно, потребности НПО "Сатурн" гораздо больше, но сегодня в развитие предприятия вкладывается существенная часть того, что зарабатывается. Задача - привлечь на модернизацию компании около 100 млн. долларов в год. Если использовать весь набор финансовых инструментов, это возможно.

Одновременно в 2004 году мы практически полностью "очистили" компанию от всех видов непрофильного бизнеса, сконцентрировав внимание на разработке и производстве авиационных двигателей и промышленных газотурбинных установок. В частности, в рамках реструктуризации компании было закрыто производство дизельных двигателей, сейчас выделяем в отдельный бизнес выпуск снегоходов. Мы ставим задачу стать понятной и прозрачной компанией, которая обеспечивает полный цикл разработки и производства газотурбинных двигателей - от конструкторской идеи до послепродажного сопровождения двигателей в эксплуатации.

В этом году мы активно занимались развитием информационных технологий в сферах проектирования и подготовки производства. Перешли к проектному управлению, чего не было до сих пор на заводе. Сотрудничество со Snecma Moteurs по созданию двигателя для семейства российских региональных самолетов RRJ выделено в отдельный проект, потому что иначе его развивать нельзя.

Мы также сократили уровни управления в компании, создали более крупные производственные подразделения, которые получили большую самостоятельность. Но чтобы стать современной компанией в сфере корпоративного управления, нам еще потребуются несколько лет упорного труда. Не делать этого нельзя, потому что иначе мы не будем конкурентоспособными на рынке.

- Какое оборудование поставляется в НПО "Сатурн" по японскому кредиту?

- Первые станки от Sumitomo Corporation мы получили в 2004 году. Они монтируются практически с колес, для чего к нам выехала бригада специалистов из Японии. Это высокоточное прецизионное оборудование - обрабатывающие центры, станки для эрозивной обработки деталей двигателя. Основные достоинства техники в том, что она позволяет резко улучшить качество продукции и заменяет сразу 15 старых станков,

снижая производственные затраты. Эти станки требуют достаточно высокой степени подготовки работников. Новое оборудование будет использоваться для изготовления всего спектра продукции компании, и мы ставим задачу загрузить его в три смены.

- Какие результаты в 2004 году получены в рамках одного из самых масштабных проектов в российском авиационном двигателестроении - совместных с французской корпорацией Snecma Moteurs разработке и создании нового двигателя для семейства российских региональных самолетов RRJ?

- Этот год был этапным для проекта. Самое главное событие - окончание выпуска рабочей документации для изготовления двигателя SaM146 по нашей зоне ответственности. В рамках нашей договоренности в сентябре 2005 года двигатель будет установлен на испытательный стенд в Рыбинске, в марте 2007-го запланировано получение сертификата, и в конце того же года произойдут первые поставки.

В рамках создания и серийного освоения SaM146 на предприятии проводится масштабная модернизация - формируется новая производственная база, испытательные стенды. Интерес государства к самому региональному самолету и к этому двигателю как составной части проекта возрастает. Мы начали получать государственное финансирование по этой программе, и в 2005 году ожидаемые средства составят около 2 млрд. рублей. Кроме того, в бюджете заложены государственные гарантии в размере 90 млн. долларов на осуществление проекта создания RRJ, что позволит привлечь кредиты коммерческих банков, для которых гарантия государства является критерием возвратности денег. Размер собственных средств НПО "Сатурн", которые наша сторона вкладывает в проект, составляют около 2,8 млрд. рублей.

Всего в рамках программы по RRJ намечено построить 750 - 800 самолетов. На все самолеты будет установлен двигатель SaM146 совместной разработки "Сатурн" - "Снекма". В настоящий момент ведутся работы по определению "лидерных" покупателей, формируется портфель твердых заказов. Проект внесен в федеральную программу "Развитие гражданской авиатехники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года". В 2004-м мы с французской корпорацией создали компанию - ЗАО "PowerJet", которое будет управлять этим проектом, а также производственную компанию "ВолгАэро" - она в Рыбинске отвечает за производство двигателя. В проекте каждая сторона несет ответственность за свой круг задач: Snecma Moteurs поставляет оборудование, а НПО "Сатурн" берет на себя строительство производственного корпуса, инженерные и компьютерные сети.

На предприятии будут производиться агрегаты и узлы российской части двигателя SaM146, а также других авиационных двигателей, включая зарубежные, и промышленные газотурбинные установки. Французская фирма отвечает за разработку и производство газогенератора, коробки приводов, обвязки (установки в гондоле) и системы управления. НПО "Сатурн" должно обеспечить создание и выпуск вентилятора, турбины и компрессора низкого давления, общую сборку, испытания и доводку двигателя.

В настоящее время французская сторона уже вложила около 20 млн. долларов, которые необходимы для набора производственного персонала, закупки оборудования и технологической подготовки. В марте 2005 года мы запустили это производство, где будет создано 300 новых высококвалифицированных рабочих

мест для Рыбинска. Здесь начнут работать несколько десятков специалистов из Франции. Часть работников перейдет на новое предприятие с НПО "Сатурн", представителей общих специальностей планируем привлечь на рынке труда. Окончательная сборка и испытания пройдут в России. Это первый отечественный гражданский двигатель, который будет иметь международный сертификат типа, что разрешает коммерческую эксплуатацию двигателя на мировом рынке. В ходе производства планируется выход на объем 20 - 30 двигателей в месяц, в соответствии с темпами выпуска самолета - 10 - 15 в месяц. Кроме того, "Волг-Аэро" планирует выпускать компоненты для других двигателей Snecma и экспортировать их во Францию. Размер совместных инвестиций на паритетной основе в производственную базу нового двигателя оценивается в пределах 55 - 60 млн. долларов, а общий объем инвестиций в проект составляет около 550 - 600 миллионов.

Появление в России авиационного двигателя нового поколения уже само по себе событие, так как новые двигатели традиционно рождаются на свет не чаще одного-двух за десятилетие. К тому же большинство серьезных специалистов считают, что Россия сегодня вряд ли способна создать гражданский самолет класса фирм Airbus и Boeing. Поэтому мы ориентируемся на двигатель для регионального самолета. Эта ниша сейчас самая перспективная. Двигатель SaM146 должен быть относительно недорог и доступен по затратам в эксплуатации. Это крайне непростая программа. У нас есть люди, которые имеют успешный опыт в мировом бизнесе такого уровня, но это единичные случаи, а нам нужно именно массовое знание тысяч людей, как добиваться цели в высокотехнологичном бизнесе. Успех этого проекта может стать зеленым сигналом для крупных инвесторов в российское машиностроение.

- Почему индийская корпорация HAL заинтересовалась участием в этом проекте?

- С корпорацией Hindustan Aeronautics Ltd (HAL) подписаны первые соглашения о совместной деятельности как по самолету, так и по двигателю. Речь идет о вложении индийцами 100 млн. долларов в обмен на участие в производстве RRJ. В частности, речь идет о выпуске в Индии комплектующих и деталей в пределах 5 - 10 процентов стоимости, чтобы потом они поставлялись сюда для сборки двигателей и самолетов. Наш интерес - использовать возможности этой крупнейшей в Индии компании по продвижению самолета на Азиатском континенте.

- В этом году НПО "Сатурн" выиграло в Индии тендер на разработку и производство двигателей AL-55I для учебно-тренировочного самолета. Расскажите, что значит этот проект для компании.

- В течение нескольких месяцев ожидается подписание экспортных контрактов на двигатель НПО "Сатурн" AL-55I, который будет устанавливаться на индийский учебно-тренировочный самолет Advanced Jet Trainer (AJT). В тендере наш двигатель обошел силовую установку французской компании Larzac. Наша задача - создать этот двигатель под заказ с нуля для нужд военно-воздушных сил Индии, чтобы их летчики могли

Авиационный двигатель - один из самых сложных механизмов в истории человечества. Что может быть сложнее изделия, которое одновременно работает при температуре более 1500 градусов Цельсия и при этом вращается внутри себя с огромной скоростью?

Такое производство не является бизнесом, из которого можно извлечь быструю прибыль. Наоборот, этот бизнес требует огромных вложений в модернизацию производства, подготовку кадров.

учиться на небольших самолетах с теми же реактивными возможностями, как у Су-30МКИ.

Сейчас согласованы графики и все технические условия производства АЛ-55И, и в начале года документы будут подписаны. Контракт предполагает передачу индийской компании HAL лицензии на 30 млн. долларов и выпуск первой партии двигателей в России на 200 миллионов. Сам двигатель находится в процессе переноса "с бумаги в железо". Со временем он будет устанавливаться на российские самолеты этого класса. Объем индийского рынка - более 500 двигателей с учетом лицензионного производства. Победу над французскими конкурентами удалось одержать благодаря более высоким характеристикам АЛ-55 в сочетании с низкой стоимостью, а также хорошей "истории" советских и российских двигателей в Индии.

- Когда компания начнет выпуск новых двигателей для нужд ВМФ?

- После распада СССР в России не оказалось собственного центра по разработке и производству морских газотурбинных двигателей. Руководство ВМФ решило ликвидировать зависимость от иностранного поставщика в вопросах обеспечения национальной безопасности и определило НПО "Сатурн" базовым предприятием по разработке и производству морских газотурбинных двигателей и агрегатов на их основе. В 1993 году командование ВМФ закрепило за предприятием разработку двух типов двигателей четвертого поколения - М75РУ и М70ФРУ. Сегодня мы проводим испытания первых отечественных морских силовых установок. Нам это интересно, потому что параллельно занимаемся производством газовых турбин гражданского назначения, которые по технологии близки к силовым установкам для флота.

- Введение более жестких нормативов по шумности авиационных двигателей в Европе может поставить на прикол сотни российских самолетов с вашими двигателями. Какие меры компания предпринимает, чтобы не потерять рынок?

- НПО "Сатурн" предлагает потенциальным заказчикам усовершенствованный турбореактивный двигатель Д-30КП-3 "Бурлак" для установки на самолетах семейства Ил-76. По нашим расчетам, подтвержденным в ЦИАМ и ЦАГИ, за счет применения высокоэффективного вентилятора нового поколения и звукопоглощающей конструкции модернизированные двигатели смогут обеспечить снижение шума самолета Ил-76 до действующих и перспективных международных норм и улучшить экономические показатели эксплуатации самолета в 1,5 раза за счет снижения удельного расхода топлива (приблизительно на 11 процентов) и увеличения ресурса двигателя (межремонтный ресурс возрастет до 10 тысяч часов, назначенный - до 24 тысяч). Проведение НИОКР по двигателю Д-30КП-3 оценивается в 55 млн. долларов. Программу планируется осуществить за счет собственных средств НПО "Сатурн" и с помощью привлечения внешних инвестиций. Цена модернизации двигателя Д-30КП-2 в вариант Д-30КП-3 составит не более 800 тыс. долларов за один двигатель, а стоимость нового двигателя Д-30КП-3 "Бурлак" - около 1,2 миллиона (для сравнения: стоимость одного нового двигателя ПС-90А сейчас составляет около 4 млн. долларов).

На сегодняшний день в НПО "Сатурн" выполнены все газодинамические и прочностные расчеты по усовершенствованному двигателю Д-30КП-3, полностью приобретено необходимое технологическое оборудование. Сейчас готовится к выпуску первый экземпляр

двигателя, который предназначен для проведения наземных стендовых испытаний. С ОАО "Ильюшин" составлен план проведения в 2005 - 2006 годах летных испытаний модернизированного авиадвигателя. Интерес к нашей разработке проявляется большой, с первыми авиакомпаниями подписаны соглашения.

- На какой стадии сегодня находится проект "Сатурн" - "Газпром" по организации производства газоперекачивающих агрегатов для нужд крупнейшей российской корпорации?

- Чтобы бизнес держался на плаву и развивался, он должен постоянно обеспечивать рост объемов производства. Качественное увеличение продаж возможно при внедрении новых продуктов. В нашем объеме производства наземная тематика в 2004 м впервые занимает около 10 процентов и оценивается в пределах 1 млрд. рублей. В текущем году газоперекачивающие агрегаты и газотурбинные установки уже займут около четверти всего производства, а впоследствии могут достичь 30 - 35 процентов.

В 2004-м были успешно проведены межведомственные испытания газоперекачивающего агрегата мощностью 4 МВт. Агрегат рекомендован к серийному выпуску. После успешного проведения полного цикла стендовых испытаний двигатель мощностью 6,3 МВт готов к отправке на компрессорную станцию "Мострансгаз" в Гаврилов-Яме. Первый двигатель мощностью 10 МВт для "Севергазпрома" (КС "Нюксеница") подготовлен к заводским испытаниям. В результате у нас получится линейка газотурбинных двигателей мощностью от 2,5 до 10 МВт для потребностей "Газпрома", которые будут обеспечивать достаточно большой рынок силовых установок.

В рамках наших контрактов в 2004 году мы получили от "Газпрома" более 1 млрд. рублей. В этом году мы должны провести испытания и сертификацию сразу двух двигателей - на 6,3 и 10 МВт. Наша задача - в сжатые сроки освоить серийное производство, перейти от изготовления нескольких штук к выпуску десятков, а потом и сотен установок промышленного назначения. Задача сложная, но у нас сильный коллектив с уникальными специалистами высочайшей квалификации, которые способны с ней справиться.

- Как продвигается сотрудничество с РАО "ЕЭС России"?

- Знаменательным для нас стало недавнее решение тендерной комиссии энергохолдинга: после успешных испытаний наших двигателей ГТД-110 на Ивановской ГРЭС мы выиграли конкурс на поставку двух таких двигателей мощностью 110 МВт каждый для строительства в г. Комсомольске первой отечественной парогазовой установки мощностью 325 МВт. Это позволит снять энергозависимость Ивановской области. Контракт будет подписан в следующем году. Кроме того, по заказу правительства Москвы мы поставили четыре газотурбинных двигателя для двух установок мощностью по 12 МВт каждая на тепловые станции в двух районах столицы - Пенягино и Курьяново. Это крупный и престижный контракт, потому что конкуренция на столичном рынке всегда очень серьезная, а сотрудничество с Москвой - добрый знак для всех других заказчиков. В 2005 году мы поставим две газотурбинные электростанции для Зеленограда.

Мэрия города Дорогобужа Смоленской области решила модернизировать свою ТЭЦ, и наша компания выиграла конкурс на поставку для них двух установок общей мощностью 12 МВт. Современное оборудование позволит с максимальным эффектом и при минималь-

ных затратах производить электрическую и тепловую энергию. За счет внедрения высокоэффективных современных технологий повысится экономичность работы Дорогобужской ТЭЦ: вместо 40, 83 млн. рублей ежегодных убытков планируется получить прибыль в 15 миллионов.

Мы также будем поставлять установку в Вологодскую область для предприятия "Череповецкий азот". В конце года мы заключили контракт и уже ведем работы по выпуску газотурбинной энергетической установки, которая будет установлена на острове Новая Земля. В Рыбинске совместно с администрацией округа сейчас разрабатывается проект строительства новой электростанции мощностью 18 МВт, что позволит снять возникающие энергетические проблемы. Мы также ведем переговоры с ОАО "Ярэнерго" и намерены участвовать в проекте реконструкции Ляпинской ТЭЦ.

Эти контракты дают основания сделать вывод, что мы находимся на правильном пути. Для НПО "Сатурн" этот рынок позволяет иметь стабильных заказчиков. Кроме того, резкое повышение цен на газ в России, которое происходит каждый год, на 20 - 25 процентов заставляет всех сокращать затраты на тепло и электроэнергию. Наши установки позволяют из такого же объема газа, которые используют традиционные ТЭЦ, вырабатывать на 30 - 40 процентов тепла больше. Поэтому сейчас появляется новый слой заказчиков такого оборудования, которые хотят получить экономию и эффективно использовать свои ресурсы.

Одновременно в России отмечается серьезный износ и старение основных фондов ТЭЦ, и многие отечественные и иностранные предприятия стараются выйти на рынок энергетического оборудования. НПО "Сатурн" ориентируется на выпуск газотурбинных установок мощностью до 25 МВт - это как раз та ниша на рынке, в которой ожидается наибольший спрос.

- В какой стадии сегодня находится создание единой авиационной двигателестроительной компании в России, о чем не раз говорили на федеральном уровне? Как НПО "Сатурн" сотрудничает с "Пермскими моторами" и Уфимским моторостроительным объединением (УМПО)?

- С "Пермскими моторами" мы конкурируем на рынке и пока не имеем перспектив сотрудничества. С уфимским предприятием у нас сразу несколько совместных программ, которые не исключено, что могут впоследствии привести к полному объединению компаний. Мы сотрудничаем в рамках проекта модернизации двигателей АЛ 31 для самолетов СУ-30, в программе разработки и производства двигателя пятого поколения для ВВС России и двигателя АЛ-55И для Индии. Они также по лицензии делают газоперекачивающие агрегаты мощностью 16 МВт, разработанные в НПО "Сатурн". Оба наших завода очень сильно переплетены в рамках производственной кооперации, и сегодня это, пожалуй, уникальный пример столь серьезного уровня сотрудничества двух предприятий авиационного двигателестроения в России. Пока не идет речь о совместном управлении компаниями, мы только начали переговоры с правительством Башкортостана и новым руководством УМПО.

- Выполняя сразу несколько столь важных и серьезных проектов по внедрению в производство новых видов продукции, сталкивается ли НПО "Сатурн" с проблемой нехватки квалифицированных кадров?

Эта проблема возникла не сегодня и не вчера, а еще 15 лет назад. Поэтому для восстановления кадрового потенциала предприятия понадобится не один

год, и это нельзя сделать рывком или с наскока. Такие трудности с подбором квалифицированных специалистов возникают перед любой организацией, которая хочет быть конкурентоспособной. Решение этой проблемы достаточно простое - надо создавать условия для переобучения не десятков и сотен, а тысяч работников. Время требует постоянного тотального переобучения персонала, который должен приобрести необходимые знания и навыки для решения сложных задач, стоящих перед компанией в целом и перед каждым на конкретном производственном участке.

Мы вкладывали и будем вкладывать деньги в переобучение сотрудников, формировать для этого материально-техническую базу. С другой стороны, наша задача - сделать работу в НПО "Сатурн" столь престижной, чтобы сюда стремились устроиться не только местные кадры, но и специалисты из других городов России.

В конкурентной борьбе компания должна обеспечивать постоянный рост производительности труда, адекватный росту заработной платы. В прошлом году средняя зарплата в объединении увеличилась на 28 процентов и составила около 10 тыс. рублей. При этом у нас на заводе трудятся более 18 тысяч человек. В 2005-м мы должны повысить зарплату на 28 - 30 процентов.

- С какими вузами сотрудничает НПО "Сатурн" в рамках программы подготовки кадров?

- Мы должны применять мировой опыт работы с кадрами, который свидетельствует, что наиболее эффективно ценности и подходы компании осваиваются в период обучения людей, а не когда они приходят на производство. Более сотни студентов РГАТА, начиная с третьего курса, после обеда трудятся на заводе и получают за это определенное вознаграждение. Закончив вуз, они уже готовы полноценно работать. Базовым учебным заведением для нас по-прежнему остается РГАТА, откуда ежегодно к нам приходят более 100 выпускников. Мы будем расширять это сотрудничество.

Кроме того, мы наладили отношения с Самарской государственной авиационной академией, где сильный факультет авиадвигателей, а также с Харьковским авиационным институтом. Самарские и харьковские студенты проходят у нас практику, получают зарплату. Делается все, чтобы лучшие из них закрепились на предприятии.

Все эти людские потоки переплавляются в компании и создают будущее завода. Представители различных инженерных и конструкторских школ должны перемешиваться, чтобы создать новое знание.

- Какие проекты в социальной сфере реализовало НПО "Сатурн" в 2004 году?

- Мы проводим активную социальную политику. На выплаты социального характера работникам компания в прошлом году направила 218, 8 млн. рублей. В нынешнем году эта сумма увеличится на 37 процентов и составит более 300 млн. рублей. Для улучшения жилищных условий сотрудников за последние три года предприятие построило и сдало в эксплуатацию четыре жилых дома на 273 квартиры общей площадью 17, 8 тыс. кв. м. Около 250 семей наших работников приобрели квартиры в этих домах. Мы начинаем строительство еще двух домов - на проспекте Ленина (170 квартир) и на проспекте Луначарского (120 квартир).

В компании произведена реструктуризация, в результате которой от завода в самостоятельные юриди-

Мы вкладывали и будем вкладывать деньги в переобучение сотрудников, формировать для этого материально-техническую базу. С другой стороны, наша задача - сделать работу в НПО "Сатурн" столь престижной, чтобы сюда стремились устроиться не только местные кадры, но и специалисты из других городов России.

ческие лица выделены такие социальные объекты, как Дворец культуры, центр отдыха и здоровья, детский лагерь "Черная речка". Это позволило им иметь большую самостоятельность, активнее работать с заказчиками со стороны. Акциями этих компаний владеет НПО "Сатурн". Сейчас наша задача - привлечь инвестиции в эти объекты. В частности, в 2005 году будут вложены значительные средства в реконструкцию "Авиатора". Этот Дворец культуры представляет огромную ценность, но ему более 60 лет, и там возникли проблемы, начиная с текущей крыши до необходимости замены коммуникаций. Мы должны создать современные условия отдыха для тех, кто там занимается.

Компания продолжит также инвестиции в спортивную сферу, в первую очередь в центр лыжного спорта "Демино". Для развития этого направления нужно решить ряд вопросов по инфраструктуре - провести туда газ, электричество, канализацию и связь. Это позволит построить гостиницу, ресторан, развлекательный и спортивный комплексы. После этого "Демино" будет активно развиваться, расширяя возможности приема любителей активного отдыха.

От завода также отделился комбинат общественного питания. Мы будем продолжать в текущем году ремонт столовых, где обедают наши сотрудники. Это требует серьезных вложений, которые еще необходимо заработать. В прошлом году компания капитально отремонтировала одну столовую, затратив около 20 млн. рублей. В 2005 году вложения должны сохраниться на этом же уровне. Мы планируем построить новую современную фабрику-кухню, для чего снесем старое здание на проспекте Ленина.

- НПО "Сатурн" поддерживало на выборах главы округа кандидатуру Евгения Сдвижкова. Как сейчас складываются отношения предприятия и местной администрации?

- У нас нормальные рабочие отношения. Мы своевременно платим налоги в местный бюджет - это наша прямая обязанность. Все возникающие вопросы между городом и заводом решаются быстро и конструктивно.

В Рыбинске с приходом новых людей в администрацию округа начались позитивные изменения. Конечно, хотелось бы, чтобы они были более быстры, масштабны и заметны, чем сейчас. Но нельзя сказать, что они не происходят. Наверное, для более серьезного прорыва вперед у мэра в команде должны появиться перспективные менеджеры, более тесно налажено взаимодействие с Советом депутатов.

Сегодня надо четко понимать, что пока в Рыбинск не придут инвестиции - местные, ярославские, московские или иностранные, существенного подъема уровня жизни и экономики не будет. Поэтому задача власти - сделать город конкурентоспособной системой на рынке привлечения инвестиций. Это общая цель и мэра, и Совета депутатов. И чтобы ее достичь, надо очень много работать: создавать инфраструктуру (гостиницы, связь, рестораны и кафе), строить жилье, обеспечить безопасность граждан и порядок в жилищно-коммунальном секторе. Сейчас динамика в этих направлениях есть, ее надо закрепить и увеличить.

- В России начался очередной этап передела собственности, когда крупные зарубежные или отечественные финансово-промышленные группы приобретают эффективный бизнес. В прошлом году табачный концерн "Alta-dis" купил у Владимира Галагаева и других акционеров контрольный пакет акций ЗАО "Балканская звезда". Делались ли вам такие предложения о приобретении бизнеса?

- Иностранцы по существующему законодательству не могут владеть более чем 25-процентным пакетом акций такой компании, как НПО "Сатурн". Мы входим в перечень стратегических предприятий, у нас большой объем оборонных заказов. Обозначенная тенденция прихода крупных концернов и холдингов к владению и управлению отдельными эффективными предприятиями совершенно правильна. И можно только радоваться сделке по продаже фабрики "Балканская звезда", потому что там были приняты грамотные экономические решения. Компания была продана, когда ее капитализация достигла высокого уровня, при этом она получила новый толчок в развитии.

НПО "Сатурн" будет также увеличивать капитализацию. Компания должна быть дорогой - это дает дополнительные возможности привлечь инвестиции, которых сегодня не хватает любому предприятию. Это нельзя сделать за год, чудес не бывает. Кроме того, мы зависим от промышленной политики, которая проводится в стране.

Возможно, для финансово-промышленных групп "Сатурн" не так привлекателен, как предприятия металлургической и пищевой отраслей. Чтобы управлять такой высокотехнологичной компанией, как НПО "Сатурн", от топ-менеджеров требуется намного больше усилий, чем при управлении металлургическим предприятием. В нашем бизнесе проблем на порядок больше.

Авиационный двигатель - один из самых сложных механизмов в истории человечества. Что может быть сложнее изделия, которое одновременно работает при температуре более 1500 градусов Цельсия и при этом вращается внутри себя с огромной скоростью? Такое производство не является бизнесом, из которого можно извлечь быструю прибыль. Наоборот, этот бизнес требует огромных вложений в модернизацию производства, подготовку кадров. Поэтому я не думаю, что он привлекателен для людей, которые сегодня продают нефть, проводят финансовые операции или плавят алюминий.

- Юрий Васильевич, какие личные итоги года вы могли бы подвести?

- Для меня как руководителя компании в прошлом году еще более четко определился приоритет вложения значительных средств в подготовку, переобучение и воспитание кадров. Без этого мы не сможем конкурировать на рынке, так как сегодня ценность персонала становится ключевой для достижения успеха. Мне, как и всем остальным менеджерам, также необходим постоянный профессиональный рост. Мы учимся каждый день на рабочем месте, в том числе и на собственных ошибках.

Наша задача - создать крупную компанию с совершенно другим объемом продаж и технологиями. Чтобы НПО "Сатурн" имело будущее, нужно решить четыре задачи. Создать новый продукт, потому что жизненный цикл всех российских двигателей подходит или подошел к концу. Второе - надо заменить всю инфраструктуру предприятия, которая обеспечивает такое сложное производство энергией, теплом, воздухом и т. д. Третье - достичь нового технологического уровня. И четвертое - научить работать по-новому полностью весь коллектив компании.

Закладывая сегодня основы для производства новых видов продукции, мы смотрим на два десятилетия вперед. Такая продукция будет востребована и позволит компании успешно работать несколько десятилетий, создавая рынок сервиса, обслуживания и модернизации этой техники.

источник: газета "Северный край"
10.02.05

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА

ВТОРАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет

ЦЕЛИ ПРОВЕДЕНИЯ

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения и организация помощи им в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ

Клуб авиастроителей
Некоммерческая организация "Авиакосмофонд"
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики города Москвы
Московский государственный технический университет им. Н.Э.Баумана
Московский авиационный институт (Университет)
Российский государственный технологический университет им. К.Э.Циолковского (МАТИ)
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва
Московский колледж авиационного моторостроения

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ

Председатель:
Крымов Валентин Владимирович - д.т.н., профессор Заместитель директора по науке ФГУП ММП "Салют".
Члены Оргкомитета:
Бекметов Евгений Петрович - Заместитель начальника Управления науки и профобразования Департамента образования г. Москвы;
Гвоздев Сергей Валентинович - Управляющий НП "Авиакосмофонд";
Грачева Елена Юрьевна - Начальник управления по работе с физ.лицами КБ "Нацпромбанк";
Громов Александр Владимирович - Генеральный директор страховой компании "АСТО Гарантия";
Жиляков Виктор Михайлович - Директор лицея 1550, г.Москва;

Зазулов Виктор Иванович - д.т.н., профессор, Первый Вице-президент Клуб авиастроителей;

Колесников Александр Григорьевич - д.т.н., Руководитель НУК "Машиностроительные технологии" МГТУ им.Баумана;

Кувшинов Сергей Викторович - к.т.н, доцент, Проректор по информационным и новым технологиям образования РГГУ;

Петрова Валентина Григорьевна - Заместитель директора Московского колледжа авиационного машиностроения им.Баранова;

Сахарова Ольга Юрьевна - Руководитель Центра по работе с одаренными детьми Московского института открытого образования;

Струсовский Виктор Григорьевич - Начальник отдела координации Департамента науки и промышленной политики города Москвы;

Тихонов Алексей Иванович - Заместитель Первого проректора МАИ.

ЖЮРИ ОЛИМПИАДЫ

Председатель жюри:
Багдасарян Н.Г - доктор философских наук, профессор, Заведующая кафедрой социологии и культуры МГТУ им. Н.Э. Баумана,
В состав жюри Олимпиады приглашены специалисты от всех учебных заведений, участвующих в организации Олимпиады, а так же ведущие специалисты в области истории авиации и воздухоплавания.

РЕГЛАМЕНТ ОЛИМПИАДЫ

Олимпиада проводится в два этапа:
1-й этап Олимпиады - заочный. К участию в 1-м этапе Олимпиады допускаются все желающие, подавшие заявку на участие. Участники 1-ого этапа должны выслать Организаторам Олимпиады рефераты по истории и перспективах развития авиации и воздухоплавания, а также ответы на конкурсные вопросы. Вопросы включают в себя кроме исторических, математические задачи и задачи из области физики в применении к тематике авиастроения. Конкурсное жюри оценивает работы и определяет победителей - 15 человек, которые допускаются к участию во 2-м этапе Олимпиады.

2-й этап - очный. Проходит в форме Молодежного симпозиума. Участникам второго этапа предлагаются на выбор темы будущих докладов на симпозиуме. Для каждого участника, выбравшего тему будущего доклада, назначается научный руководитель из числа профессорско-преподавательского состава вузов, участвующих в проведении Олимпиады. Жюри оценивает конкурсные публичные выступления участников 2-го этапа на Молодежном симпозиуме и объявляет победителей.

НОВОСТИ ВТОРОЙ ОЛИМПИАДЫ

Заявки на участие во Второй Олимпиаде подали 88 школьников из Москвы, Московской области, Волгограда, Ижевска, Тюмени и других городов России.

В Оргкомитет для участия в первом заочном этапе Олимпиады прислано 70 работ.

В настоящее время жюри знакомится с конкурсными работами.

Итоги и победители первого этапа Олимпиады будут объявлены в марте 2005 года.

ЮНЫЕ ЗНАТОКИ АВИАЦИИ НАЧИНАЮТ И ВЫИГРЫВАЮТ

Отчет о Первой региональной олимпиаде по истории авиации и космонавтики, посвященной 100-летию со дня полета первого моторного самолета братьев Райт и 100-летию со дня рождения выдающегося летчика-испытателя Валерия Чкалова

Олимпиада, продолжавшаяся в течение 2003-2004 учебного года, состояла из двух этапов. Вначале по Интернету школьникам от 12 до 18 лет были предложены вопросы по истории авиации и космонавтики. Это был в каком-то смысле "выстрел наугад": обращались ко всем, кто интересуется этой областью знаний. Ответы ребят не заставили себя ждать. Откликнулись школьники из Москвы, Нижнего Новгорода, Тюмени, других регионов России, а также с Украины. Затем ребятам предложили написать рефераты по интересующей их теме. Жюри олимпиады рассмотрело 29 рефератов, авторы 7 из них стали финалистами - участниками молодежного симпозиума по истории авиации и космонавтики.

Как же волновались эти ребята из семерки финалистов! Ведь им предстояло сделать научные доклады в присутствии высокого жюри под председательством доктора философских наук, декана гуманитарного факультета МГТУ им. Баумана Н. Г. Багдасарян. Среди членов жюри - проректор РГГУ, директор Центра "История науки и новые технологии образования" С. В. Кувшинов, преподаватель лицея N1550, автор курса истории авиации и космонавтики А. В. Жиликова и другие ведущие специалисты в этой области.

Первым делает свой доклад учащийся лицея N1550 Андрей Киселев, заявляя интереснейшую тему: "История развития самолетов с дисковым крылом. Дископланы". Не будет преувеличением сказать, что сообщение Андрея присутствующие слушали, затаив дыхание, - юноша блистал эрудицией, рассказывая о летательных аппаратах, основанных на одной из самых оригинальных и интересных конструктивных идей в истории авиации.

Оказывается, впервые принцип "самолета" с дисковым крылом предложил три века назад шведский изобретатель Эммануэль Сведенберг. Тогда летать, как птица, человек мог только в мечтах. К идее дискового крыла вернулся великий Циолковский, в развитие проекта Сведенберга разработавший свой проект авиационной летательной машины, а в 1909 году русский конструктор Анатолий Уфимцев реально использовал эти идеи и поднял в воздух свой дископлан.

Думаете, на этом дело и закончилось, и самолеты с абсолютно круглым или "в половину блина" крылом остались курьезом в истории авиации? Отнюдь. Великолепные иллюстрации к докладу Андрея Киселева показали множество интереснейших дископланов: Фокке-Вульф-500 "Шаровая молния", истребитель "Скиммер", Avrocar AVRO VZ-9AV, беспилотные "диски Беллусцо", самолеты вертикального взлета и посадки... А также российский ЛА "Экип", способный перемещаться в непосредственной близости от земли и воды на воздушной подушке и при этом развивать приличную скорость.

Дископланы - настоящие "земные НЛО"! Они и похожи на "неопознанные летающие объекты" уфологов и авторов фантастических фильмов. И не окажется ли в

будущем, что наши братья по разуму из всех возможных конструкций летательных аппаратов выбрали и усовершенствовали именно дископлан? Поэтому-то и направляют к нашей Земле все новые и новые "летающие тарелки".

Не менее серьезно отнесся к подготовке своего доклада другой участник молодежного симпозиума - ученик 222-й московской школы Денис Гусев. Выбранная им тема - "Летающие ядерные реакторы". Примечательно, что и Дениса побудило обратиться к этому направлению авиации то, что возможности использования энергии атома в интересах развития авиации реализованы пока очень незначительно, лишь на уровне отдельных экспериментов. И вполне в духе нашего века Денис увязывает использование ядерных реакторов, в том числе и в авиации, с экологическими проблемами - обеспечением защиты окружающей среды от радиоактивного загрязнения.

Глубокие познания в истории развития инженерной науки, вкладе в мировое авиационное строительство авиаконструкторов показал воспитанник лицея N1550 Степан Жилин. Он рассказал, что, приступая к отбору материала для своего выступления, решил, что рассказывать только о наших - советских и российских - конструкторах "было бы нечестно". Поэтому в докладе Степан приводил интересные факты об англичанине де Хевилленде - создателе "деревянного цита Британской империи" самолета DH-98 "Москито" и первого в мире реактивного пассажирского самолета "Комета", его соотечественнике Митчелле - конструкторе самолета "Спитфайер", который называли "победителем битвы за Британию" в воздушной войне с фашистами.

Отметил он и вклад американца Дональда Дугласа в развитие мировой гражданской авиации: его Dc-3 "Дакота" стал первым в мире рентабельным пассажирским самолетом, с появлением которого объем авиационных перевозок стал стремительно расти. Причем конструкция лайнера оказалась настолько удачной, что 500 Dc-3 продолжают эксплуатировать и поныне. С увлечением рассказывал Степан и о русских конструкторах - авторах прославленных, уникальных самолетов И. Сикорском, С. Лавочкине, С. Ильюшине, О. Антонове.

Участники симпозиума попали в финал, потому что поняли и воплотили в своих работах очень важную мысль: все дороги будущего начинались и начинаются в истории. Тем более, в истории столь грандиозной области человеческого знания, какой является авиация и космонавтика. И все-таки молодежь по своей сути ориентирована на будущее: ребята заглядывают далеко вперед и на удивление четко формулируют задачи, которые им бы хотелось решить.

В современной авиации возможности аэродинамики и традиционных материалов для создания самолетов практически исчерпаны, - сказал Никита Мартынович (школа N672, Москва). - Поэтому для создания летательных аппаратов новых поколений должны использоваться материалы с совершенно новыми свойствами и принципиально новые, пока не используемые физические принципы движителя, например, гравитация.

ПОБЕДИТЕЛИ ПЕРВОЙ ОЛИМПИАДЫ

**Андрей Киселев, лицеист,
Лицей №1550, г.Москва**

**Степан Жилин, лицеист,
Лицей №1550, г.Москва**

**Денис Гусев, школьник,
школа №222, г.Москва**

Слушая доклады ребят, присутствующие задавались вопросом: как и где школьники находили такие увлекательные материалы и малоизвестные факты по истории авиации?

- Это оказалось не так просто, - ответил Никита Мартынович. - В общедоступных библиотеках таких материалов совсем мало. Зашел в Интернет - тоже не густо. За всю более-менее интересную информацию надо платить. Поехал на "Горбушку" - там ведь есть все! Все-то все, а по истории авиации почти ничего не нашел. А ведь это интересно не только мне, но и многим другим ребятам. Предлагаю создать специальный сайт по истории авиации и космонавтики, доступный всем школьникам!

Предложение Никиты заслуживает внимания. Интерес молодежи к авиации снова растет, и ей, чувствующей себя в виртуальном мире легко, как птица в под-

небесье, нужно полноценное "информационное питание".

Симпозиум закончился, члены жюри удалились на совещание. И вот - чествование лауреатов! Диплом III степени за третье место вручается Денису Гусеву. Второе место - у Степана Жилина. А победителем олимпиады стал Андрей Киселев. Чтобы добиться успеха, ребята проделали очень серьезную работу. И призы за такую работу тоже серьезные - портативные мультимедийные компьютеры. У Андрея Киселева - самый "крутой", способный вместить информацию объемом в 100 книг и узнающий своего пользователя по отпечаткам пальцев!

источник: журнал "Воздушный транспорт"
28.05.04

МЫ ДОЛЖНЫ СОЗДАТЬ ДЛЯ МОЛОДЕЖИ ОЩУЩЕНИЕ ЖЕЛАННОСТИ В СРЕДЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Выступление Гвоздева Сергея Валентиновича - исполнительного Вице-президента Клуба авиастроителей на Заседании Авиационного промышленного совета по CALS, февраль 2005

В последние годы отрасль авиационного машиностроения, да и вообще авиация, перестали быть столь престижны среди молодежи. Отсюда и большинство тех проблем с подготовкой кадров, о которых мы сегодня говорим.

Спросите любого ректора: сколько ребят из тех, кого они ежегодно принимают в вузы, мотивированы на работу в авиации и авиастроении? Все чаще мы слышим о едином государственном экзамене, который должен объективно оценивать знания ребят в области физики, математики, русского языка и других предметов, но который даже не призван оценивать мотивацию на работу в нашей отрасли.

Совершенно очевидно, что для ребят надо создать условия, в которых они могли бы проявить себя и это надо принимать во внимание при приеме в вузы.

Когда мы создавали Клуб, в качестве одной из главных задач мы поставили задачу создания единой среды общения маститых профессионалов и молодежи. Мы уверены, что только так можно развивать интерес к отрасли, воспитывать чувство патриотизма. Сегодня это одно из главных направлений нашей работы. Мы направили приглашения в клуб многим людям, имеющим авторитет в промышленности, больше половины из них - присоединяются и мы им за это очень благодарны.

Мы должны создать для молодежи ощущение желанности в среде авиастроителей. Мы ждем их и они постоянно должны чувствовать это, а что на практике?

В прошлом году мы провели Олимпиаду по истории авиации среди подростков. При этом мы сделали "хитрый" ход - исключили школу из процесса подготовки к участию в этой Олимпиаде. Мы не захотели, чтобы нам присылали ребят. Мы захотели, чтобы они к нам пришли сами - из интереса, по велению души. Мы объявили об Олимпиаде через сеть Интернет и получили около полусотни работ.

Из ребят, подготовивших эти работы, жюри отобрало только девятых для того, чтобы здесь, в этом за-

ле выступить на молодежном симпозиуме, к которому они готовились уже под руководством научных консультантов.

Вы бы видели глаза ребят во время выступлений и при вручении призов!

Но кто из авиастроителей заинтересовался их судьбой? Вопрос, правда, интересный?

Ответ, я думаю, будет еще интереснее.

Всего-навсего одна фирма - Boeing. Только из этой фирмы мы получили звонок с просьбой дать координаты победителей Олимпиады.

В этом году проходит вторая такая Олимпиада. Всего пять предприятий и организаций сейчас ее поддерживают. НИИ АС, возглавляемый академиком Федосовым, первое из этих предприятий.

Всего больше! А как это происходило в прошлом году все знают, об этом написала вся наша отраслевая и не только отраслевая пресса!

Мне кажется, что одним из направлений деятельности Промышленного совета по CALS-технологиям должно стать создание этой "среды общения" специалистов с заинтересованной молодежью на базе современных информационных технологий и средств коммуникаций.

Подростки сегодня ориентируются в интернет гораздо лучше, чем мы с вами, и для нас в ближайшем будущем это, может быть, единственная возможность протянуть руку молодым талантам всей России.

Спасибо.

Москва,
15.02.05

**КТО ИЗ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ
ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ
СУДЬБОЙ ПОБЕДИТЕЛЕЙ
ОЛИМПИАДЫ?**

**Вопрос, правда,
интересный?**

**Ответ, я думаю, будет
еще интереснее.**

ОТЗЫВЫ ЧИТАТЕЛЕЙ

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Редакция Бюллетеня и Клуб авиастроителей придадут большое значение Вашему мнению по поводу событий, происходящих в отрасли и освещаемых в нашем Бюллетене.

Присылайте нам свои статьи, заметки, пресс-релизы, комментарии текущих событий и другие материалы для публикации на страницах Бюллетеня.

Мы хотим сделать наш Бюллетень максимально полезным для Вас и благодарны Вам за все те отклики, замечания и пожелания, которые позволяют быть Бюллетеню Клуба авиастроителей еще актуальнее и информативнее. Нам очень важна обратная связь с Вами.

Рады сообщить Вам, что уже после выхода 1-го номера Бюллетеня появилось много активных читателей, которые прислали нам свои отзывы. Среди приславших отзывы:

Пыхтина Ирина Васильевна - Заместитель Председателя Правления КБ "Нацпромбанк"

Чиков Анатолий Андреевич - Заместитель генерального директора ОАО НПП "ЭГА"

*Колесников Александр Григорьевич - Руководитель научно-учебного комплекса МГТУ им. Баумана, пишет: **Отличный Бюллетень. Интересно и актуально подобрана информация.***

Гусев Денис - Учащийся Лицея №1550

Головкин Андрей Анатольевич - Заместитель главного конструктора НТЦ "МКБ Гранит"

*Безъязычный Вячеслав Феоктистович - Ректор Рыбинской государственной авиационной технологической академии, пишет: **Очень ценная, обобщенная информация.***

Зайцев Герман Гарольдович - Управляющий НО "Фонд развития авиатехнологий"

Тихонов Алексей Иванович - Заместитель Первого проректора МАИ

Зайцев Герман Гарольдович, управляющий НО "ФРАТ"

Микоян Степан Анастасович, зам. главного конструктора ОАО НПО "Молния"

*Кондауров Владимир Николаевич - Летчик-испытатель, Герой Советского Союза, член Клуба авиастроителей, пишет: **Очень интересно. Предлагаю опубликовать в Бюллетене список новых книг по теме авиации и авиастроения.***

*Назаров Владимир Павлович - Первый проректор Сибирского государственного аэрокосмического университета, пишет: **Бюллетень интересен и полезен для специалистов. Желательно публиковать материалы о новых разработках отечественных и зарубежных авиаконструкторов, научных достижениях в области авиации, проблемах подготовки кадров для предприятий авиапромышленности.***

Спасибо, дорогие читатели! Надеемся и в дальнейшем на совместное плодотворное творчество и сотрудничество!



ВНИМАНИЕ! НОВАЯ УСЛУГА ДЛЯ ЧЛЕНОВ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – ПОЛУЧАТЕЛЕЙ БЮЛЛЕТЕНЯ

Бюллетень Клуба авиастроителей рассылается адресно в более, чем 250 VIP адресов, в частности, в профильные комитеты Государственной Думы РФ, Совет Федерации, Правительство Москвы, Московскую городскую Думу, Администрации субъектов Федерации, профильные министерства, Торгово-промышленную палату РФ, Промышленные Союзы и Ассоциации, а также руководителям ведущих предприятий авиа-

строительной отрасли, руководителям профильных ВУЗов, VIP-персонам отрасли.

Члены Клуба авиастроителей имеют возможность, подготовив на отдельном листе формата А4 материал информационного характера, включить его по согласованию с редакцией в рассылку Бюллетеня.

Данная услуга оказывается членам Клуба бесплатно.

УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ КЛУБА!

По вопросам включения в рассылку Бюллетеня Ваших материалов обращайтесь к зам. гл. редактора Куренковой Татьяне Владимировне, позвонив в офис Клуба авиастроителей по телефонам: (095) 685-1930, моб. тел. 8-903-153-68-18, e-mail: bull@as-club.ru

ИЗ ПРОЕКТА КОНЦЕПЦИИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

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 – 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.

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.

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 авиастроительной 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.

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.

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОВЕТ КЛУБА

Председатель Совета:

Елисеев Юрий Сергеевич – доктор технических наук, член-корреспондент Российской инженерной академии

Члены Совета:

Зазулов Виктор Иванович – доктор технических наук, профессор

Федоров Игорь Борисович – доктор технических наук, профессор

НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ КЛУБА

Председатель Совета:

Матвеев Александр Макарович – академик

Члены Совета:

Брылев Владимир Ильич – доктор экономических наук

Петров Анатолий Павлович – доктор технических наук, профессор

СОВЕТ ПО КЛУБНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Председатель Совета:

Зазулов Виктор Иванович – Первый Вице-президент клуба

Члены Совета:

Гвоздев Сергей Валентинович – Исполнительный Вице-президент клуба

Герцев Павел Степанович – МАТИ

Жиликов Виктор Михайлович – Лицей № 1550

Колесников Александр Григорьевич – МГТУ

Крымов Валентин Владимирович – ММП «Салют»

Роднов Николай Алексеевич – МГТУ

Тихонов Алексей Иванович – МАИ

ПРЕЗИДЕНТ И ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТЫ КЛУБА

Елисеев Юрий Сергеевич – Президент

Зазулов Виктор Иванович – Первый Вице-президент

Гвоздев Сергей Валентинович – Исполнительный Вице-президент

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. 685-19-30
685-26-30

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

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

ИНФОРМАЦИЯ

КОНФЕРЕНЦИЯ "ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ТЕХНОЛОГИИ ПРОИЗВОДСТВА ИЗДЕЛИЙ ИЗ КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ И НОВЫХ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ СПЛАВОВ"

4-я Московская Международная конференция "Теория и практика технологии производства изделий из композиционных материалов и новых металлических сплавов. Корпоративные, nano- и CALS-технологии в наукоемких отраслях промышленности" (ТПКММ) пройдет в Москве с 26 по 29 апреля 2005г.

Цель мероприятия: Московская Международная конференция "ТПКММ" является одним из важнейших событий в области исследования перспективных материалов и технологий, способствующая дальнейшему применению достижений в области инженерных разработок в России, СНГ и странах Запада и Востока.

Конференция проводится один раз в 2 года, что даёт возможность представить наибольший объём новейших достижений науки и промышленности.

Число участников и докладчиков Конференции растёт. Так, в 3-й конференции (2003 год) приняли участие 250 человек. На 4-й конференции 2005 года ожидается более 300 участников. Увеличение количества участников с Запада объясняется возможностями обмена новейшими научно-техническими достижениями и заключением взаимовыгодных контрактов.

На Конференции будут представлены доклады и организованы круглые столы по наиболее инновационным наукоёмким направлениям науки и техники. Материалы с памятью свойств, интеллектуальные наноматериалы, высокоавтоматизированные технологии их переработки в изделия, в том числе на принципах CALS, компьютеризированные технологии и новейшее оборудование.

В рамках Конференции без дополнительной оплаты состоится выставка продукции предприятий, на которой могут быть представлены макеты оборудования, образцы продукции, информационные издания и др. информация по желанию участников.

Официальные языки конференции - русский и английский.

Форма участия (для посетителей): платная.

Организатор: ОНЦ Композит.

Соорганизаторы: САМПЕ-Европа, Российская Академия Наук, Научный совет РАН по механике конструкций из КМ, Российское космическое агентство, Международная инженерная академия (МИА), ОАО "Ильюшин ФК", Министерство образования и науки РФ, МГУ им. М.В. Ломоносова, ФГУП "Московский институт теплотехники", АВПК "Сухой", ОАО "Камов", ОАО Национальный институт авиационных технологий (НИАТ).

Конференция будет проходить в главном здании МГУ им. М.В. Ломоносова.

ОНЦ Композит
127051 Москва, ул. Петровка,
24
Тел./факс (095) 200-08-34;
(095) 200-68-11,
e-mail: bogoljubov@mail.cnt.ru

источник: www.niat.ru

ТЕМАТИКА КОНФЕРЕНЦИИ

Композиционные материалы и новые металлические сплавы для авиакосмической техники и машиностроения будущего:

- полимерные композиционные материалы;
- материалы с памятью свойств;
- интеллектуальные материалы и системы;
- термопластичные материалы;
- углерод-углеродные композиционные материалы;
- металлокомпозитные материалы;
- новые металлические сплавы;
- демпфирующие материалы.

Исследование технологических и эксплуатационных свойств материалов.

Технология и автоматизированное производство изделий из композиционных материалов и новых металлических сплавов.

Компьютерные методы моделирования, проектирования технологических процессов производства изделий из новых материалов.

Технологическая оснастка для производства изделий из композиционных материалов и металлов в авиакосмической промышленности и машиностроении.

Экологические проблемы производства, переработки и утилизации материалов.

Применение композиционных материалов в различных областях техники, производства и его эффективность.

Технологическая механика конструкций из композиционных материалов.

АСТО ГАРАНТИЯ: ПРОГРАММА "ЭКСКЛЮЗИВ"

УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!

Страховая компания "АСТО Гарантия" поздравляет Вас! Вы стали обладателем уникальных возможностей, предоставляемых нашей компанией и Клубом авиастроителей.

За последнее время в нашем Клубе авиастроителей стало доброй традицией, когда кто-либо из участников Клуба предоставляет всем другим членам определенные возможности, доступные только избранному кругу лиц. Не осталась в стороне и страховая компания "АСТО Гарантия" - генеральный страховщик предприятий авиационного двигателестроения, первая и единственная в России страховая компания, сертифицированная Lloyd's Register. "АСТО Гарантия" вручает Вам пластиковую карту эксклюзивного клиента и личную книжку сертификатов. Теперь при любом обращении в нашу компанию Вы получаете индивидуальное обслуживание по расширенной программе. Помимо скидок на страховые услуги и индивидуального подхода при составлении договора, Вам назначается персональный менеджер, к которому Вы можете обращаться круглосуточно в любой день недели для оперативного решения вопросов страхования.

Специально для Вас компания "АСТО Гарантия" готова разработать любые нестандартные страховые программы, в том числе с привлечением российских и международных перестраховочных организаций. Причем, Вы можете воспользоваться этим предложением не только сами. Принимая во внимание безупречную репутацию членов Клуба авиастроителей, мы доверяем Вам право, рекомендовать любого из числа Ваших друзей и знакомых в число наших эксклюзивных клиентов. Это можно сделать, выписав ему именной сертификат. Кроме того, мы предоставляем Вам возможность в течение года, до 1 января 2006 года, бесплатно пользоваться негосударственной экстренной медицинской помощью фирмы "Президент-Сервис", услуги которой, оказываемые в г. Москва в пределах МКАД, включают в себя неотложную медицинскую помощь, транспортировку и экстренную госпитализацию.

*С уважением,
Генеральный директор А.В. Громов.*

УВАЖАЕМЫЕ ЧЛЕНЫ КЛУБА!

Пластиковые карты эксклюзивного клиента и личные книжки сертификатов Страховой компании "АСТО Гарантия" направляются Вам почтой или курьерами. Все вопросы по поводу доставки карт Вы можете задать менеджеру Светлане Валентиновне Александровой, позвонив в офис Клуба авиастроителей по телефону: (095) 685-1930, (095) 685-2630

ЛИСТ РАССЫЛКИ БЮЛЛЕТЕНЯ

1. Александров Д.А. - Студент МГТУ им.Н.Э.Баумана - Член клуба
2. Аршавский А.Л. - Генеральный директор "ЭГА" ОАО НПП - Член клуба
3. Афонин А.Н. - Генеральный директор ОАО "Наро-Фоминский машиностроительный завод"
4. Багдасарьян Н.Г. - Заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н.Э.Баумана - Действительный член клуба
5. Бажанов А.И. - Главный редактор Журнала "Двигатель" - Член клуба
6. Балабуев П.В. - Генеральный конструктор АНТК им. О.К.Антонова
7. Башпилов А.С. - Генеральный директор, главный конструктор НПО "Молния", ОАО - Член клуба
8. Безъязычный В.Ф. - Ректор Рыбинской государственной авиационной технологической академии - Член клуба
9. Беляков Г.П. - Ректор Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М.Ф. Решетнева - Член клуба
10. Богатов Ю.М. - Помощник Ректора РГТУ им. К.Э. Циолковского, МАТИ - Член клуба
11. Богуслаев В.А. - Председатель правления, Генеральный директор Запорожского ОАО "Мотор Сич"
12. Брегман Б.Д. - Первый заместитель генерального директора ОАО "Корпорация "Сухой"
13. Брылев В.И. - Генеральный директор ООО Корпорация "Газотурбинные двигатели" - Действительный член клуба
14. Воробьев В.Г. - Ректор Московский государственный технический университет гражданской авиации
15. Воробьев А.В. - Генеральный директор ОАО МНПК "Авионика"
16. Гвоздев С.В. - Управляющий НО "Авиакосмофонд" - Действительный член клуба
17. Герасимов С.А. - Профессор МГТУ им. Н.Э.Баумана
18. Герцев П.С. - Руководитель управления по работе со студентами МАТИ - Член клуба
19. Горохов А.И. - Писатель - Член клуба
20. Громов А.В. - Генеральный директор ЗАО "АСТО-Гарантия" - Член клуба
21. Гузайров М.Б. - Ректор Уфимского государственного авиационно-технического университета
22. Гусев Денис - Лицеист, Лицей №1550
23. Дегтярев Г.Л. - Ректор Казанского государственного технического университета им. А.Н.Туполева - Член клуба
24. Дмитриев В.Г. - Директор Центральный аэрогидродинамический институт им. профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) - Член клуба
25. Елисеев Ю.С. - Генеральный директор ФГУП ММПП "Салют" - Действительный член клуба
26. Жилин С.И. - Студент МГТУ им. Н.Э.Баумана - Член клуба
27. Жиляков В.М. - Директор Лицея №1550 - Член клуба
28. Жилякова А.В. - Преподаватель истории Лицея №1550 - Член клуба
29. Зазулов В.И. - Заместитель генерального директора ФГУП ММПП "Салют" - Действительный член клуба
30. Зайцев Г.Г. - Управляющий НО "Фонд развития авиатехнологий" - Член клуба
31. Иванов А.В. - Учащийся Школы - интерната №22
32. Иноземцев А.А. - Генеральный директор, Генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель" - Член клуба
33. Кабалдин Ю.Г. - Ректор Государственного технического университета Комсомольский-на-Амуре
34. Каблов Е.Н. - Генеральный директор ВИАМ ГНЦ РФ - Член клуба
35. Карунин А.Л. - Ректор Московского государственного технического университета, МАМИ - Член клуба
36. Каторгин Б.И. - Генеральный конструктор, генеральный директор НПО "Энергомаш"
37. Качуровский А.А. - учащийся Средней школы №1274 ЮВАО
38. Квочур А.Н. - Президент ГУП "Пилотажно-исследовательский центр" - Член клуба
39. Кезин Н.П. - Начальник отдела Департамента науки и промышленной политики города Москвы - Член клуба
40. Киреев С.Е. - Начальник патентного отдела ФГУП ММПП "Салют" - Член клуба
41. Кирилянчик А.С. - Первый проректор РГТУ им.К.Э.Циолковского, МАТИ - Член клуба
42. Киселев А.В. - Лицеист, Лицей №1550 - Член клуба
43. Кнышев А.И. - Заместитель генерального директора ОАО "Компания "Сухой"
44. Ковриго Ф.П. - Первый заместитель руководителя Департамента науки и промышленной политики города Москвы - Член клуба
45. Колесников А.Г. - Руководитель научно-учебного комплекса МГТУ им.Н.Э. Баумана - Член клуба
46. Кондауров В.Н. - Летчик-испытатель - Член клуба
47. Коптев Ю.Н. - Директор Департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго
48. Корытов В.Н. - Генеральный директор ОАО "Таврилов-Ямский машиностроит. завод "АГАТ" - Член клуба
49. Крымов В.В. - Заместитель генерального директора ФГУП "ММПП "Салют" - Действительный член клуба
50. Кувшинов С.В. - Проректор РГТУ - Член клуба
51. Кузнецов А.С. - Учащийся Средней школы №434 ВАО
52. Лейковский Ю.А. - Генеральный директор ОАО "Калужский двигатель"
53. Леонтьев А.И. - Профессор кафедры "Термогазодинамика и газотурбинных двигателей" МГТУ им.Н.Э.Баумана
54. Ливанов В.В. - Генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина" - Член клуба
55. Матвеев А.М. - Ректор МАИ - Действительный член клуба
56. Меграбян Г.К. - Студент МАИ, факультет Прикладной математики и физики
57. Меркулов В.И. - Генеральный директор Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения - Член клуба
58. Микоян С.А. - Заместитель главного конструктора ОАО НПО "Молния"
59. Михеев С.В. - Генеральный директор ОАО "Камов" - Член клуба
60. Муравченко Ф.М. - Генеральный конструктор МКБ "Прогресс" - Член клуба
61. Мясников Ф.Н. - Генеральный директор ОАО Внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт"
62. НО "Ассоциация технических университетов"
63. Новожилов Г.В. - Генеральный конструктор ОАО "Ил" - Член клуба
64. Носонов В.Н. - Генеральный директор ФГУДП НИЦ ЦИАМ
65. Оводенко А.А. - Ректор С-Петербургского государственного университета аэрокосмического приборостроения - Член клуба
66. Осипов М.И. - Заведующий кафедрой МГТУ им. Н.Э.Баумана - Член клуба
67. Осипов С.А. - Начальник отдела Департамента науки и промышленной политики города Москвы - Член клуба
68. Павлов А.Ф. - Председатель Совета директоров ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение"
69. Пантелеев А.В. - Заместитель генерального директора ФГУП ММПП "Салют" - Член клуба
70. Пантелеев Е.А. - Министр, руководитель Департамента науки и промышленной политики. Правительство Москвы - Член клуба
71. Петров А.П. - Ректор МАТИ им. К.Э.Циолковского - Действительный член клуба
72. Петров В.М. - Председатель Совета директоров "Авионика" МНПК, ОАО
73. Петрова В.Г. - Первый заместитель Директора МКАМ - Член клуба
74. Пугачев В.Г. - Заслуженный летчик-испытатель ОКБ "Сухой" - Член клуба
75. Пыхтина И.В. - Заместитель председателя правления КБ "Нацпромбанк" - Член клуба
76. Роднов Н.А. - Исполнительный директор НО "Ассоциация технических университетов" - Член клуба
77. Савиных В.П. - Ректор Московского института геодезии, аэрофотосъемки и картографии
78. Саликов В.А. - Генеральный директор ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество"
79. Саушкин А.И. - Генеральный директор ООО НПО "Д-Авиа"
80. Северов Л.А. - Декан факультета "Аэрокосмических приборов и систем" С-Петербургского Государственного Университет аэрокосмического приборостроения
81. Севрюгин Е.А. - Гимназист, Гимназия №7
82. Симонов В.В. - Генеральный директор Российское агентство по системам управления
83. Скворцов М.А. - Заместитель генерального директора ФГУП ММПП "Салют" - Член клуба
84. Скибин В.А. - Генеральный директор ГНЦ ЦИАМ им. П.И.Баранова
85. Сойфер В.А. - Ректор Самарского государственного аэрокосмического университета
86. Соломенцев Ю.М. - Ректор МГТУ "Станкин" - Член клуба
87. Тихонов А.И. - Заместитель Первого проректора МАИ
88. Третьяков О.Н. - Исполнительный директор ОАО "Московское машиностроительное предприятие им. В.В.Чернышова"

89. Трубкин А.Ю. -Заместитель генерального директора по экономике ФГУП ММПП "Салют"- Член клуба
90. Федоров И.Б. - Ректор МГТУ им. Баумана- Действительный член клуба
91. Федосов Е.А. - Генеральный директор ГосНИИ авиационных систем-Член клуба
92. Халфун Л.М. - Генеральный директор ОАО "МПО им. И. Румянцева"-Член клуба
93. Цховребов М.М. -Руководитель ГИЦ ЦИАМ им. П.И. Баранова- Член клуба
94. Чепкин В.М. -Первый заместитель генерального директора АОТ "А.Люлька-Сатурн"- Член клуба
95. Чиков А.А. - Заместитель генерального директора "ЭГА" ОАО НПП - Член клуба
96. Чуйко В.М. - Президент Ассоциация "Союз авиационного двигателестроения"- Член клуба
97. Швайко П.П. - Председатель правления КБ "Нацпромбанк" - Член клуба
98. Лужков Ю.М. - Мэр г.Москвы
99. Шанцев В.П. - Вице-мэр г.Москвы
100. Межрегиональный инвестиционный банк
101. ЗАО "Международный Промышленный Банк"
102. Государственная дума РФ
103. Компания "Авиа-Лизинг Лтд."
104. Компания "Аэрофлот-лизинг"
105. "ФИНАНСОВАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ"
106. Авиационно-космическая ассоциация-АВИА
107. "АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ", ОАО
108. ООО "Федерация любителей авиации Томской области"
109. Региональная молодежная общественная организация "Санкт-Петербургский Центр сверхлегкой авиации "Дельта"
110. Клуб Содействия Авиации при ЧП "АСАвиа"
111. Международный Союз Авиапромышленности
112. АВИАЭКСПОРТ
113. Ассоциация российских банков (АРБ)
114. Комитет по делам семьи и молодежи
115. Федеральное агентство по промышленности
115. Московская конфедерация промышленников и предпринимателей
117. Московская торгово-промышленная палата
118. Совет Федерации
119. Торгово-промышленная палата РФ
120. Балтийский государственный технический университет "ВОЕНМЕХ" (БГТУ)
121. Московский автомобильно-дорожный институт (государственный технический университет) МАДИ
122. Самарский государственный аэрокосмический университет СГАУ
123. Сибирский государственный университет аэрокосмического приборостроения СибГАУ
124. Уфимский государственный авиационный технический университет УГАТУ
125. "ABB UNITURBO", РОССИЙСКО-ШВЕЙЦАРСКОЕ СП
126. "AEROMAR", ЗАО
127. AEROSPATIALE, SOCIETE
- NATIONALE INDUSTRIELLE, ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ФИРМЫ (ФРАНЦИЯ)
128. AIRBUS INDUSTRIE, КОНСОРЦИУМ (ФРАНЦИЯ, ГЕРМАНИЯ, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, ИСПАНИЯ)
129. АВИАЗАКАЗ, ЗАО
130. АВИАЗАПЧАСТЬ, ОАО
131. АВИАКОМПЛЕКТ, ФГУП
132. АВИАКОР, МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ КОРПОРАЦИЯ, ОАО
133. АВИАМОТОР, КОНСТРУКТОРСКО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ОАО
134. АВИАПРИБОР, КОРПОРАЦИЯ, АОЗТ
135. АВИАПРОМСЕРВИС, ГП АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
136. АВИАТЕХМАС, ЗАО
137. АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОНИКА И КОММУНИКАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ, ОАО
138. АВИАЦИОННОЕ ВООРУЖЕНИЕ, КОНЦЕРН, ЗАО
139. АВИАЦИОННЫЙ СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ГОСНИИ ГА
140. АВИАНИКА, МОСКОВСКИЙ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС, ОАО
141. АВИТЕК, ВЯТСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ГП
142. АНТЕЙ, КОНЦЕРН, ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМПАНИЯ, ОАО
143. АРГОН, НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ, ФГУП
144. АЭРО-КАМОВ, ООО
145. АЭРОПОРТ-МОСКВА, ЗАО
146. АЭРОСИЛА, НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ОАО
147. АЭРОЭЛЕКТРОМАШ, ОАО
148. ВНИИ РАДИОАППАРАТУРЫ, ГП
149. ВЫМПЕЛ, МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ИМ. И.И.ТОРОПОВА, ФГУП
150. ВЫМПЕЛ, ОКБ, ФГУП
151. ГАРАНТ-НАДЕЖНОСТЬ, ООО
152. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОСМИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЦЕНТР ИМЕНИ М.В.ХРУНИЧЕВА
153. ГРАНИТ, МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО, ФГУП
154. ДВИГАТЕЛИ НК, ФИНАНСОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА
155. ЗАВОД ИМ. В.Я. КЛИМОВА, ДОЧЕРНЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "ВПК "МАЛО", ГУП
156. ИНТЕРПРОФАВИА, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ЗАО
157. ИНФОРМКОСМОС, ЗАО
158. ИРКУТСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ, ОАО
159. ИСКРА, МОСКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД, ГП
160. КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД, ОАО
161. КАЗАНСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИМЕНИ С.П.ГОРБУНОВА, ГП
162. КАЗАНСКОЕ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ, ОАО
163. КОМПОМАШ, КОРПОРАЦИЯ, ОАО
164. КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ, ОАО
165. КУМЕРТАУСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
166. ЛУХОВИЦКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД, ГП
167. МИГ, РОССИЙСКАЯ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ, ФГУП
168. МОСКОВСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ИМ. М.Л.МИЛЯ, ОАО
169. МОТОРОСТРОИТЕЛЬ, ОАО
170. НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ АВИАПРИБОРОСТРОИТЕЛЕЙ
171. НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ АВИАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, ОАО
172. НОВОСИБИРСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИМ. В.П.ЧКАЛОВА, ГУП
173. ОКБ СУХОГО, АОТ
174. ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ, АОТ
175. ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ, ХОЛДИНГОВАЯ КОМПАНИЯ, ОАО
176. ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД, ОАО
177. РОСОБОРОНЭКСПОРТ, ФГУП
178. РУСАВИА, РУССКОЕ АВИАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО, ООО
179. РЫБИНСКИЕ МОТОРЫ, ОАО
180. САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД УЛЬЯНОВСКОГО АВИАЦИОННОГО ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА
181. СМОЛЕНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД, ОАО
182. СОКОЛ, НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД, АОТ
183. СОЮЗ, ТУШИНСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО, ГУП
184. УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД, ОАО
185. ЭНЕРГИЯ, РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКАЯ КОРПОРАЦИЯ ИМ С.П.КОРОЛЕВА, ЗАО
186. ЭНЕРГОМАШ, НПО ИМ. АКАДЕМИКА В.П.ГЛУШКО, ОАО
187. Администрация Свердловской области
188. Администрация Ленинградской области
189. Администрация Мурманской области
190. Администрация Челябинской области
191. Администрация Курганской области
192. Администрация Томской области
193. Администрация Воронежской области
194. Администрация Кировской области
195. Администрация Новгородской области
196. Администрация Омской области
197. Администрация Оренбургской области
198. Администрация Республики Башкортостан
199. Администрация Ростовской области
200. Администрация Ярославской области
201. Администрация Калининградской области
202. Администрация Саратовской области
203. Администрация Волгоградской области
204. Администрация Краснодарского края
205. Администрация Ставропольского края
206. Администрация Красноярского края
207. Администрация Новосибирской области
208. Администрация Самарской области

209. Администрация Астраханской области
210. Администрация Рязанской области
211. Администрация Хабаровского края
212. Администрация Смоленской области
213. Администрация Республики Карелия
214. Администрация Псковской области
215. Администрация Тверской области
216. Администрация Калужской области
217. Администрация Брянской области
218. Администрация Тульской области
219. Администрация Орловской области
220. Администрация Липецкой области
221. Администрация Тамбовской области
222. Администрация Пензенской области
223. Администрация Ивановской области
224. Администрация Костромской области
225. Администрация Владимирской области
226. Администрация Ульяновской области
227. Администрация Республики Адыгея
228. Администрация Карачаево-Черкесской Республики
229. Администрация Республики Калмыкия
230. Администрация Республики Северная Осетия
231. Администрация Кабардино-Балкарской Республики
232. Администрация Пермской области
233. Администрация Удмуртской Республики
234. Администрация Коми-Пермяцкого автономного округа
235. Администрация Ненецкого автономного округа
236. Администрация Вологодской области
237. Администрация Ханты-Мансийского автономного округа
238. Администрация Тюменской области
239. Администрация Ямало-Ненецкого автономного округа
240. Администрация Кемеровской области
241. Администрация Таймырского автономного округа
242. Администрация Республики Хакасия
243. Администрация Республики Тыва (Тува)
244. Администрация Эвенкийского автономного округа
245. Администрация Иркутской области
246. Администрация Усть-Ордынского Бурятского автономного округа
247. Администрация Агинского Бурятского автономного округа
248. Администрация Читинской области
249. Администрация Амурской области
250. Комитет по развитию предпринимательства Московской области
251. Правительство Московской области
252. Комитет по делам молодежи Московской области
253. Энергетический комитет Московской области
254. ФГУП "Центральный институт авиационного моторостроения имени П.И. Баранова"
255. Авиационно-промышленный совет по CALS
256. Представительство BOEING в России
257. Национальный резервный банк
258. Ассоциация менеджеров России
259. Российский союз промышленников и предпринимателей (работодателей)
260. Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации
261. Министерство обороны
262. Федеральное агентство по науке и инновациям
263. Федеральное агентство по образованию
264. Министерство образования и науки Российской Федерации
265. Министерство транспорта Российской Федерации
266. Федеральное агентство воздушного транспорта
267. Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации
268. Экспертный совет при Правительстве Российской Федерации
269. Комитет Государственной Думы РФ по промышленности, строительству и наукоемким технологиям
270. Комитет Государственной Думы РФ по образованию и науке

ПЛАТНАЯ РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

С 1 марта 2005 года открыта
Платная редакционная подписка
на Бюллетень Клуба авиастроителей
для юридических лиц.

Дорогие читатели! Оформляйте
редакционную подписку Бюлле-
теня Клуба! Каждая оформленная
Вами редакционная подписка
является существенной поддерж-
кой выпуска настоящего Бюлле-
теня и деятельности Клуба в
целом.

Стоимость Платной
редакционной подписки (1
комплект) до конца 2005 года –
7500 рублей с учетом НДС.

По вопросам подписки обра-
щайтесь к Куренковой Татьяне Влади-
мировне, зам. главного редакто-
ра, по тел.: (095) 685-19-30, 685-
26-30, моб. тел.: 8-903-153-68-18

Банковские реквизиты:

НП "Клуб авиастроителей".

ИНН 7709521084,
КПП 770901001

Расчетный счет
4070381060000000807
в КБ "Нацпромбанк" (ЗАО) г.
Москва
К/с 3010181070000000989
БИК 04452989

ОКПО 71666435, ОКВЭД 92.51

Назначение платежа: Подписка на
Бюллетень Клуба авиастроителей
на 2005 г. (вписать количество
комплектов).