

# **БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

*№ 3, март 2005 г.*



БЮЛЛЕТЕНЬ  
КЛУБА  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Периодичность выхода  
- 1 раз в месяц

Тираж: 550 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



**Дорогие  
читатели  
Бюллетеня  
Клуба  
авиастроителей!**

**Присылайте в  
редакцию Ваши  
статьи, заметки,  
сообщения и  
новости в  
ЭЛЕКТРОННОМ  
виде по  
электронной  
почте:  
bull@as-club.ru**

**Редакция**

## СОДЕРЖАНИЕ

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	2
Новости отечественного авиастроения	2
Новости мирового авиастроения	22
ОБЗОР ПРЕССЫ	28
ИНТЕРВЬЮ	60
Европа и Америка не будут развивать наш авиапром	60
У России две проблемы – двигатели и электроника	63
Большие надежды на малую авиацию	65
ЭКОНОМИКА	68
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	76
НОВОСТИ СМЕЖНЫХ ОТРАСЛЕЙ	78
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	80
О некоторых возможностях лицейского образования и Системы непрерывного образования на примере работы Лицея №1550	80
Жюри Олимпиады после долгих обсуждений приняло долгожданное решение!	82
В Оргкомитете Олимпиады	82
Департамент образования Правительства Москвы готов оказать информационную поддержку Олимпиаде	83
Отзывы Читателей	86
Лист рассылки Бюллетеня	89

### 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  
стр. **66** и **88**

### УСЛУГА ДЛЯ ЧЛЕНОВ КЛУБА И ПОДПИСЧИКОВ

В одном конверте с Бюллетенем Клуба  
читатели смогут получить Ваши  
информационные материалы!

подробности  
на  
стр. **86**

Очередное заседание Клуба авиастроителей  
перенесено на май-июнь 2005-го года. Точную  
дату заседания Клуба мы опубликуем в  
следующих номерах Бюллетеня.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Реформа авиапрома началась без четкой программы действий	3	Доходность облигационного займа НПО "Сатурн" прогнозируется на уровне 11,5-12,5%	10
Вертолетостроительные фирмы не войдут в авиастроительный холдинг	3	НПО "Сатурн" прогнозирует выручку по программе SaM-146 свыше 2 млрд долларов	11
Греф: "Объединенная авиастроительная корпорация" будет создана в 2005 году	4	Сборка первого двигателя SaM146 начнется в апреле	11
Российская авионика даст пример объединения сверху	4	SNECMA Moteurs и ЛИИ им.Громова договорились об использовании летающей лаборатории для испытаний двигателя SaM146	11
Будут акционированы РСК «МИГ» и завод им. Горбунова в Татарстане	4	НПО "Сатурн" провело успешные запуски двигателя нового поколения Д-30КП "Бурлак" для транспортных и магистральных самолетов	12
Авиакорпорация создается, осталось создать современный самолет	5	НПО "Сатурн" примет участие в реконструкции турецкой электростанции Хамитабат, поставив газотурбинный двигатель стоимостью \$15-17 млн	12
Рост производства в авиастроении должен стать одной из движущих сил удвоения ВВП	5	НПО "Сатурн" планирует выделение бизнеса по производству снегоходов в отдельное юридическое лицо	12
Христенко не исключает участия в авиахолдинге иностранных акционеров	6	Авиаторы РФ и ЕС получили отсрочку на оборудование самолетов под требования ИКАО	13
75,5% акций КАПО планируется передать в федеральную собственность	6	Борис Алешин и Александр Нерадько отказались подписать решение об ограниченном действии сертификата летной годности самолетов Ту-334 и Ту-204-300	13
Минпромэнерго направило в Правительство пакет документов по созданию объединенной авиастроительной корпорации	6	Группа "Каскол" готовит новую модификацию самолета M101T Expedition	14
В ИК "Тройка Диалог" не исключают, что слияние ВСМПО и Ависмы может быть одобрено уже апреле-мае	7	На первый модернизированный Ил-76ТД-90ВД установлен полный комплект двигателей ПС-90А-76	14
Алешин: конкуренция между авиастроителями "разъедает отрасль"	7	Самарский завод "Авиаагрегат" заключил договор с австрийской компанией	15
Авиапрому не хватает кадров	7	Российский "Камов-холдинг" намерен активно продвигать свои вертолеты на американский рынок	15
Финансовые параметры развития авиапрома нуждаются в уточнении	8	Производство "Черных акул" продолжится в Арсеньеве	15
Общая сумма размещенных компанией "Ильюшин Финанс Ко." векселей составляет 2281 млн рублей	8	Казанские вертолеты для южнокорейской полиции и лесной авиации	15
«Аэрофлот» закупит шесть лайнеров ИЛ-96-300	8	Константин Титов подогнал сдачу Ан-140 обещанием материальной помощи "Авиакору"	16
ОАО "Ильюшин Финанс" привлек кредит Сбербанка РФ в размере 45 млн долл	9	Началась документальная сертификация авиационного роторно-поршневого двигателя ВА3-426	16
По заказам лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" в текущем году будет поставлено 6-8 самолетов Ил-96 и Ту-204-300	9	Госбанки помогут "Сухому" построить региональный самолет	17
Акционеры "Владивосток Авиа" одобрили сделку по приобретению авиакомпанией в лизинг 3-х самолетов Ту-204-300	9	RRJ: судьбоносное событие	17
Компании Камов и Иркут подписали соглашение о партнерстве	9	Первый полет самолета, созданного по программе RRJ, планируется осуществить в ноябре 2006 года	18
"Сатурн" обнадёживает инвесторов	10	КНААПО вошло в длительный цикл изготовления деталей для RRJ	18

и другие новости

## ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за март 2005 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

## РЕФОРМА АВИАПРОМА НАЧАЛАСЬ БЕЗ ЧЕТКОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ

Объединенная авиастроительная компания (ОАК), которая будет создана в России к концу следующего года, призвана вывести страну в число крупнейших мировых авиапроизводителей. Однако выяснилось, что декларирование государством преимуществ грандиозного проекта не сопровождается разработкой четкой программы действий на ближайшее время. А без детально прописанной стратегии частный капитал в авиапроме не пойдет.

"Создание Объединенной авиастроительной компании (ОАК) позволит существенно повысить уровень конкурентоспособности авиатехники российского производства", - заявил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин, выступая на заседании "круглого стола" по проблемам развития национального авиационно-космического комплекса, который прошел вчера в Торгово-промышленной палате РФ. "Создание ОАК позволит нашей стране войти в пятерку крупнейших мировых авиапроизводителей", - считает председатель ТПП Евгений Примаков.

Участники "круглого стола" обсудили множество проблем, связанных с созданием объединенной компании: конкуренция между российскими предприятиями в рамках ОАК на внутреннем и внешнем рынках, преимущества "короткой" и "длинной" товарных линеек, концентрация усилий на разработке "прорывной модели", утечку инженерных кадров за рубеж, и многое другое.

Единственное и самое главное, что осталось без внимания - разработка конкретной программы действий на ближайшие три года, до "ввода в эксплуатацию" объединенной компании. "В стратегии развития авиапрома декларировано, что из общей суммы в \$35 млрд, необходимых для поднятия отрасли, \$14 млрд должны быть получены из частных источников, - гово-

рит вице-президент НРБанка Андрей Деркач. - Но механизмы нигде не прописаны". "Государство говорит, что будет вкладывать в прорывные технологии, но не говорит, какому конкретному заводу и сколько оно даст, - продолжает он. - Надо сказать - с таким-то заводом на это время будет то-то, столько-то людей будет сокращено, но этого никто не говорит, все говорят о том, как хорошо будет через три-четыре года!"

"Чтобы обеспечить сохранение хотя бы остатков нашего авиапрома, нужна четкая госпрограмма, должны быть определены ответственные лица, - говорит аналитик ИК "Перспектив" Наталия Одинцова. - Пока нет четкой программы, частный капитал в авиапроме не пойдет".

"Обязательно нужна программа - документ, где все должно быть расписано ежемесячно и поквартально: какое ведомство и что делает в такой-то период, и определено конкретное ответственное лицо, - считает Деркач. - И такая программа нужна сейчас, а не через четыре-пять лет. А пока все непонятно".

"Правительство должно срочно определиться с госзаказом, должно срочно начать техническое перевооружение, иначе вся эта затея с ОАК будет одним большим пшиком", - полагает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов.

"Круглый стол" отражает политику государства по отношению к авиапрому - больше декларирования и отсутствие стратегического планирования", - говорит Наталия Одинцова.

"Пока чиновники говорят просто: сохраняйте заводы, а как мы их будем сохранять, если нет программы действий", - недоумевает Андрей Деркач.

источник: газета "Бизнес"  
15.03.05

## ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ФИРМЫ НЕ ВОЙДУТ В АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ

В объединенную авиастроительную компанию войдут только самолетостроительные заводы, вертолетные фирмы в состав создаваемой корпорации не войдут. Об этом заявил на заседании "круглого стола" на тему "Перспективы развития авиационно-космического комплекса в 2005 году и его роль в решении задачи удвоения ВВП до 2010 года" руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин.

"Вертолетостроительный холдинг, вертолетная авионика и комплектующие - это совсем другой уровень и совсем другой бизнес", - отметил Алешин.

По его словам, в перспективе вертолетостроительные заводы и производители комплектующих "будут дрейфовать" в сторону самолетостроителей.

источник: "РИА Новости"  
14.03.05

## ГРЕФ: "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ" БУДЕТ СОЗДАНА В 2005 ГОДУ

"Объединенная авиастроительная корпорация" может быть создана в России в текущем году, доложил президенту РФ Владимиру Путину глава Минэкономразвития Герман Греф.

Греф сообщил, что его ведомство вместе с Министерством промышленности и энергетики, соответствующими агентствами "выработали план создания в этом году новой авиационной корпорации". "Будет детально доработана стратегия развития авиапромышленности, до конца марта внесем ее в правительство и доложим вам все этапы создания корпорации", - отметил Греф. Министр считает, что "в течение месяца реально определить все детали будущей корпорации". "Если вами будет утвержден этот план, то в этом году будет создана корпорация, - подчеркнул министр. Глава Минэкономразвития отметил, что при создании корпорации "очень важен фактор времени".

Как сообщалось ранее, Путин после заседания президиума Госсовета в Жуковском 22 февраля 2005 года дал поручение правительству по развитию авиационной промышленности и созданию "Объединенной авиастроительной корпорации".

На заседании президиума Госсовета президент отметил, что "правительство должно подготовить проект указа с планом действий по исполнению стра-

тегии по созданию авиастроительной компании. Это должен быть единый план, по которому мы должны работать".

Как пояснил тогда после заседания президиума Госсовета глава Минпромэнерго Виктор Христенко, создание "Объединенной авиастроительной корпорации" "консолидирует все активы самолетостроения".

"Это значит, что НПК "Иркут", "МиГ", "Сухой", "Илюшин" и многие другие ведущие фирмы найдут место в корпорации", - сказал министр. Вместе с тем, процесс формирования корпорации займет до двух лет, а вопрос о том, кто возглавит объединенной авиастроительную корпорацию пока не решен.

Христенко сообщил, что "юридически корпорация будет создана 31 декабря 2006 года, поэтому кто возглавит пока не решено". Консорциум созданный для консолидации бизнеса, возглавит вице-президент НПО "Иркут" Валерий Безверхий.

Доля государства в авиастроительной корпорации составит на первом этапе 60-70%, но в дальнейшем может меняться по усмотрению акционеров.

*источник: "Газета.Ru"  
09.03.05*

## РОССИЙСКАЯ АВИОНИКА ДАСТ ПРИМЕР ОБЪЕДИНЕНИЯ СВЕРХУ

Пример объединения сверху в ближайшие годы предстоит продемонстрировать предприятиям авиационного приборостроения. Впрочем, в данном случае задачу создания госконцернов значительно облегчает тот факт, что контрольные пакеты акций подавляющего большинства этих предприятий принадлежат государству.

В конце 2003 года ОАО "Корпорация "Аэрокосмическое оборудование" (КАО) совместно с московским ОАО "Авиаприбор-холдинг" (АПХ) объявили о создании общей управляющей компании ОАО "Российский авиаприборостроительный альянс". По мнению генерального директора КАО Сергея Бодрунова, объединение выгодно обоим корпорациям, которые занимаются разработкой и производством бортового оборудования для военных и гражданских самолетов. Дело в том, что доля военных заказов в портфеле КАО составляет около 90%, а у АПХ -- всего 30%, так что холдинги могут друг друга дополнять. Стороны собираются преподать рынку ОПК урок образцовой интеграции. Впрочем, в данном случае задачу создания альянса значительно облегчает тот факт, что контрольные пакеты КАО и АПХ принадлежат государству. Как сообщил представитель КАО Николай Валуев, управляющая компания была зарегистрирована в

середине прошлого года. При этом центральный офис КАО сейчас переносится в Москву, поближе к федеральным органам власти и заказчикам.

Указы о создании еще двух приборостроительных концернов президент РФ Владимир Путин подписал осенью 2004 года, это концерны "Авионика" и "Военно-промышленная корпорация "НПО машиностроения"". Концерн "Авионика" объединит разработчиков бортового радиоэлектронного оборудования для самолетов марок "Сухой", МиГ, "Яковлев", "Илюшин", "Туполев", "Антонов", а также вертолетов "Миль" и "Камов" в "Авионику" должны войти семь заводов, в том числе петербургское ОАО "Техприбор". НПО машиностроения займется разработкой и выпуском боевых крылатых ракет, стратегических баллистических ракет и ракет космического назначения, военных и гражданских спутников, а также вертолетов Ка-226. Концерн будет включать в себя 11 предприятий, включая предприятия петербургского госхолдинга "Гранит-Электрон": федеральный научно-исследовательский центр "ЦНИИ "Гранит", ПО "Равенство", госпредприятие "Северный пресс" и ФГУП "Завод имени Кулакова".

*источник: газета "Коммерсантъ-СПб"  
02.03.05*

## БУДУТ АКЦИОНИРОВАНЫ РСК «МИГ» И ЗАВОД ИМ. ГОРБУНОВА В ТАТАРСТАНЕ

В ближайшее время в рамках создания объединенной авиастроительной компании будут акционированы Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" и завод имени Горбунова в Татарстане. Об этом сообщил глава Федерального агентства по промышленности Борис Алешин.

Алешин в понедельник выступил на заседании "круглого стола" "Перспективы развития авиационно-космического комплекса в 2005 году и его роль в решении задачи удвоения ВВП до 2010 года".

*источник: РИА "Новости"  
14.03.05*

## АВИАКОРПОРАЦИЯ СОЗДАЕТСЯ, ОСТАЛОСЬ СОЗДАТЬ СОВРЕМЕННЫЙ САМОЛЕТ

Министр экономического развития и торговли Герман Греф сообщил, что МЭРТ и Минпромэнерго до конца марта внесут в правительство на утверждение стратегию развития российского авиапрома и план создания единой российской авиационной корпорации. Если этот план одобрит президент, авиагигант может быть создан уже в 2005 году. Сможет ли он создавать конкурентоспособную авиатехнику даже при участии иностранных компаний - вопрос пока до конца не прояснен. Вполне вероятно, что с принятием решения о создании авиационной корпорации могут быть увеличены объемы госзаказов на авиатехнику. По крайней мере, на это очень рассчитывают ее производители. Пока же говорить о более-менее солидном заказе, способном ощутимо повлиять на финансовые планы авиастроителей, не приходится.

На этом фоне недавнее заявление главкома ВВС Владимира Михайлова о намерении приобрести около 300 учебно-боевых самолетов Як-130 прозвучало для производителей более чем оптимистично. "Як-130 - самолет, на котором уже в ближайшее время будут летать наши курсанты, - отметил генерал. - У этого самолета большое будущее, по всем параметрам самолет на сегодняшний день превосходит все аналоги, даже зарубежные. Такой превосходной машины в военно-воздушных силах не было".

Но генеральский оптимизм несколько померк после того, как некоторые уточнения внес министр обороны Сергей Иванов. Он подтвердил, что ВВС действительно приступают к закупкам Як-130 в 2005 году. Но при этом умолчал о количестве закупаемых самолетов, добавив, что эта машина создана российскими и итальянскими конструкторами совместно. "Россия и Италия создали очень хороший и конкурентоспособный продукт, - сказал Сергей Иванов журналистам во Флоренции, - приобретением этого самолета уже заинтересовался ряд иностранных государств".

## РОСТ ПРОИЗВОДСТВА В АВИАСТРОЕНИИ ДОЛЖЕН СТАТЬ ОДНОЙ ИЗ ДВИЖУЩИХ СИЛ УДВОЕНИЯ ВВП

Рост производства в авиастроении может и должно стать одной из движущих сил удвоения ВВП страны. Такое мнение высказал президент Торгово-промышленной палаты Евгений Примаков на прошедшем вчера "круглом столе" на тему "Перспективы развития авиационно-космического комплекса в 2005 году и его роли в решении задачи удвоения ВВП до 2010 г., вопросов создания в России единой авиастроительной компании, мер по совершенствованию налогового и таможенного законодательства в авиационно-космической сфере". Как отметил в своем выступлении Примаков, совещание, проходящее вслед за решениями о создании объединенной авиастроительной компании, является знаковым для сохранения, в частности, производства военной авиации.

По его мнению, последствием реализации этого решения станет то, что Россия будет в первой пятерке по производству гражданских самолетов и займет 10-процентную долю рынка.

Это, как подчеркнул президент ТПП, особенно важно в условиях исторической потребности изменения структуры российской экономики. Нынешняя ее

Не надо быть специалистом, чтобы угадать, что в самолете Як-130 сделали наши, а что - итальянцы. Естественно, планер и оружие изготовили в России, а электронную начинку - в Италии. Всем хороша машина, но как делить прибыль от ее реализации, по всей видимости, еще не решили. Общеизвестно, что "железо", то есть планер, составляет примерно треть стоимости самолета. Мотор для Як-130, который, кстати, сделали в Запорожье, - еще треть. А остальное приходится на электронную начинку - авионику. Не вполне понятно также, каким образом Италия - член НАТО, будет поставлять самое современное авиационное оборудование для оснащения российского серийного учебно-боевого самолета, способного, кстати, нести до трех тонн боевой нагрузки.

Производство Як-130 организовано на Нижегородском авиационном заводе "Сокол". В пресс-службе предприятия "Новым Известиям" пояснили, что машина была построена в рекордные для новейших времен сроки - всего за два года. В апреле 2003 года первый самолет улетел на авиасалон в Ле-Бурже. Параллельно первенцу был выпущен второй. На выходе третий Як-130. Заводу пообещали, что в 2006 году планируется увеличить заказ до четырех машин. Но специалисты предприятия эйфории не испытывают. Руководство завода скромно определяет 2005 год как "период создания фундамента для развития предприятия". Что ж, подход вполне "по одежке" - государственный оборонный заказ на 2005 год предусматривает ассигнования на строительство лишь одной машины Як-130. А президент ОКБ имени Яковлева Олег Демченко сообщил "НИ", что ВВС России реально могут закупить 100-150 этих самолетов до 2015 года.

*источник: газета "Новые Известия"  
10.03.05*

отраслевая структура делает экономику абсолютно неустойчивой. В настоящее время 30 проц. роста ВВП в России обеспечивается за счет ценового фактора на нефть. В рамках принятого решения по созданию ОАК будет отработываться механизм динамического сотрудничества частного предпринимательства с государством. Такая модель, как считает Примаков, перспективна и для других отраслей промышленности. "Именно такая модель, а не развитие частного бизнеса без всякого государственного вмешательства", - подчеркнул он.

Создание объединенной авиакомпания усилит организационные и межэкономические стороны деятельности российских самолетостроителей. Вместе с тем, как представляется Примакову, создание объединенной авиастроительной компании позволит обеспечить в отрасли конкурентную среду, сбалансированность интересов производителей и эксплуатантов авиатехники, а также позволит добиться компромисса между государством и корпоративными интересами.

*источник: ИА "Финмаркет"  
15.03.05*

## ХРИСТЕНКО НЕ ИСКЛЮЧАЕТ УЧАСТИЯ В АВИАХОЛДИНГЕ ИНОСТРАННЫХ АКЦИОНЕРОВ

Глава Минпромэнерго РФ Виктор Христенко не исключает участия в создаваемой в РФ объединенном авиастроительном холдинге иностранных акционеров.

"Госпакет акций в объединенной компании будет более 60%, а в дальнейшем, я не исключаю, либерализации и присутствия внутри компании не просто частных, а иностранных акционеров", - сказал в пятницу журналистам Христенко.

Министр добавил, что проводимая реформа авиапрома не означает национализацию отрасли. "В активах уже присутствует частный капитал со всеми представителями авиапрома. Мы ведем диалог, и он может идти только в условиях государственно-частного партнерства", - заявил Христенко.

Предложение о создании Национальной объединенной авиастроительной компании прозвучало в конце февраля на заседании президиума Госсовета.

Выступая на заседании, 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". 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.

По мнению министра, компания должна будет войти в пятерку ведущих мировых авиапроизводителей 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.

*источник: РИА "Новости"*  
14.03.05

## 75,5% АКЦИЙ КАПО ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

В ходе создания в России Объединенной авиационной компании в федеральную собственность планируется передать 75,5% акций "Казанского авиационного производственного предприятия имени Горбунова" (КАПО). Об этом сообщил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. "В процессе создания Объединенной авиационной компании все входящие в нее структуры будут акционированы, что создаст определенные трудности организационного характера. В частности, непременной задачей является акционирование госпредприятия "Казанское авиационное производственное предприятие имени Горбунова", - заявил Борис Алешин. По его словам, "спор между федеральными и региональными властями о правах собственности на КАПО идет давно".

"Федеральные власти числят КАПО в качестве федерального государственного унитарного предприятия, а власти Татарстана - как республиканскую собственность, поскольку предприятие зарегистрировано в Республике Татарстан", - отметил господин Алешин. "По предложению федеральных органов власти планируется вариант акционирования КАПО с передачей государству пакета акций в объеме 75,5 процента, а Республике Татарстан - пакета акций в объеме 24,5 процента", - сказал Борис Алешин.

КАПО - один из крупнейших авиастроительных комплексов, основанный в 1927 году.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"*  
21.03.05

## МИНПРОМЭНЕРГО НАПРАВИЛО В ПРАВИТЕЛЬСТВО ПАКЕТ ДОКУМЕНТОВ ПО СОЗДАНИЮ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

Минпромэнерго направило проекты указов Президента РФ, постановления Правительства и пояснительную записку о создании объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) на согласование в Правительство. Об этом говорится в сообщении министерства.

Комплект документов направлен в Минобороны, Минфин, Минюст, ФАС, Минтранс и Минэкономразвития. После рассмотрения на Межведомственной комиссии по реформированию и развитию ОПК материалы должны быть внесены в Правительство до 29 марта 2005 года.

Как предположил недавно глава Минэкономразвития Герман Греф, формирование ОАК может быть

завершено в середине 2007 года. По его словам, на первом этапе - в этом году - будет проведена консолидация государственных активов, а в 2006 - середине 2007 года планируется завершить формирование холдинга с присоединением частных активов. На втором этапе возможна полная или частичная приватизация ОАК.

Ожидается, что в состав ОАК войдут авиастроительные компании "Иркут", "Сухой", РСК "МиГ", "Ильюшин", "Туполев", "Ильюшин финанс" и "Федеральная лизинговая компания".

*источник: ИА "АК&М"*  
23.03.05

## В ИК "ТРОЙКА ДИАЛОГ" НЕ ИСКЛЮЧАЮТ, ЧТО СЛИЯНИЕ ВСМПО И АВИСМЫ МОЖЕТ БЫТЬ ОДОБРЕНО УЖЕ АПРЕЛЕ-МАЕ

На встрече аналитиков с председателем совета директоров ВСМПО Вячеславом Брештом и финансовым директором ВСМПО-Ависма Александром Семенцовым, которую в ИК "Тройка Диалог" оценивают как "довольно позитивную", в особенности в части, что касается обновленной информации о динамике рынка титана и потенциальном повышении цен в контрактах компании.

В компании начали более подробно информировать рынок об идущем повышении расценок по долгосрочным контрактам с крупнейшими клиентами и впервые, как отмечается, публично отметили, что в рамках контракта с Airbus (срок которого истекает в конце 2006 года) хотят пересмотреть расценки в сторону повышения на 35-40 проц. на период с 2007 по 2012 год. Также было заявлено, что расценки по контракту с GE будут пересмотрены более чем на 40 проц. уже в этом году, а по контракту с Rolls-Royce они уже пересмотрены и вступили в силу с января 2005 года. В инвесткомпании полагают, что

это самая важная и позитивная информация из полученной на встрече.

В сообщении инвесткомпании также отмечается, что одобрение слияния ВСМПО и Ависма все еще находится в подвешенном состоянии в ожидании решения ФАС. Компания надеется 10 марта получить указания по формату предоставления информации о ее бенефициарах и ответить на запрос ФАС вскоре после этого. В ВСМПО утверждают, что других вопросов к компании у ФАС нет. Таким образом, в ИК "Тройка Диалог" не исключают, что слияние может быть одобрено в апреле-мае.

Через две-три недели компания планирует опубликовать полную отчетность по US GAAP за 2002-2003 годы, аудированную PricewaterhouseCoopers, а аудированные результаты по US GAAP за 2004 год объявить в июле.

*источник: ИА "Финмаркет"  
04.03.05*

## АЛЕШИН: КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ АВИАСТРОИТЕЛЯМИ "РАЗЪЕДАЕТ ОТРАСЛЬ"

Глава Федерального агентства по промышленности Борис Алешин считает, что конкуренция между отечественными авиастроительными компаниями "разъедает отрасль".

"Мы считаем, что внутренняя конкуренция разъедает отрасль, и поэтому первоочередная задача - достойно позиционировать российский авиапром на мировом рынке", - заявил Алешин на заседании круглого стола "Перспективы развития авиационно-космического комплекса в 2005 году и его роли в решении задач удвоения ВВП до 2010 года".

Алешин отметил, что объединенной авиастроительной компании России придется конкурировать на мировом рынке с четырьмя авиагигантами.

"По сути, мы будем вести борьбу с четырьмя крупнейшими мировыми производителями и разработчиками авиатехники - в США сегодня это одна компания, в Европе также одна компания, в Латинской Америке их две - Bombardier и Embraer, - сказал он. Вместе с тем, российский авиапром, по словам

Алешина, в 2004 году пока произвел всего 17 новых самолетов.

"Из них всего шесть самолетов последнего поколения - Ту-204 и Ил-96", - отметил он. "Мы должны решить, кем хотим быть - оборонно-промышленным хозяйством или конкурентоспособным государством с сильной гражданской авиацией", - сказал Алешин, отметив, что по поставкам военной авиатехники Россия продолжает удерживать неплохие позиции на мировом рынке.

"По военным самолетам эта доля составляет около 25%, а по вертолетам это около 30% продаж на мировом рынке", - сказал Алешин. Кроме того, Россия - крупнейший поставщик авиационного титана для производства европейских самолетов Airbus, добавил он.

*источник: ИА "РИА Новости"  
14.03.05*

## АВИАПРОМУ НЕ ХВАТАЕТ КАДРОВ

Председатель Совета директоров ОАО "Трансаэро" Александр Плешаков привел некоторые цифры, характеризующие катастрофический отток квалифицированных кадров из авиационной промышленности.

Из 287 организаций авиационной промышленности (около половины из них составляют научные и научно-исследовательские институты, организации) 77 организаций или 27% сохранили более половины кадрового потенциала, 93 организации или 32% - около трети, 44 организации или 16% - менее четверти численности, а 73 организации или 25% превратились, по сути, в малые предприятия с численностью на каждом из них менее 100 человек, сообщил А. Плешаков. По его мнению, кадры должны поддер-

живаться, сохраняться и обновляться. Иначе можно ставить перед собой любые цели, разрабатывать программы, но реализовывать их становится просто не с кем.

В целом отрасль выглядела в прошедшие годы достаточно благополучно. За последние пять лет наибольший темп прироста был достигнут в 2000 году - 44 процента, а средний темп роста составил более 15 процентов. Однако темп роста постоянно снижался и в 2004 году приобрел отрицательную величину, сказал А. Плешаков.

*источник: АвиаПорт.Ru  
22.03.05*



## ФИНАНСОВЫЕ ПАРАМЕТРЫ РАЗВИТИЯ АВИАПРОМА НУЖДАЮТСЯ В УТОЧНЕНИИ

Глава департамента макроэкономического прогнозирования Минэкономразвития РФ Андрей Клепач считает необходимым уточнить финансовые параметры стратегии развития авиастроительной промышленности.

"Выделить те деньги, которые запрошены сейчас по предложению Минпромэнерго, - означает потратить их впустую. Вопрос финансовых параметров стратегии должен быть уточнен", - заявил Клепач в понедельник на "круглом столе" по вопросу о перспективах развития авиационно-космического комплекса в 2005 году.

Представитель МЭРТ пояснил, что государству при выработке мер финансовой поддержки авиастроительной промышленности нельзя ориентироваться на предлагаемые сейчас 20-30 типов моделей самолетов. По мнению Клепача, в рамках стратегии необходимо жестко консолидироваться по типам самолетов - максимально это должны быть один региональный самолет, одна перспективная гражданская модель, плюс вертолеты и транспортная авиация.

Представитель МЭРТ считает, что даже в случае выделения государством \$1 миллиарда на поддержку авиастроения, эти средства не удастся освоить существующим в настоящее время структурам. "Речь должна идти о таких суммах с 2006-2007 годов", - сказал Клепач. Вместе с тем, он отметил, что камнем преткновения при разработке стратегии является не гражданская авиация, а производство военной техники. "Пока мы не решим вопрос о программе госвоору-

жений, мы ничего не сможем сделать в авиационной промышленности", - сказал представитель МЭРТ. Он добавил, что совершенно необходимы закупки вооружений отечественными Вооруженными силами.

Говоря о проблеме выбора перспективного гражданского самолета, Клепач отметил, что "это дело бизнеса определиться с модельным рядом". Соответствующие предложения, по мнению главы департамента МЭРТ, должны быть внесены создающейся объединенной авиастроительной корпорацией.

Клепач также отметил, что в рамках стратегии необходимо решить вопрос с существующим модельным рядом гражданских самолетов - с так называемыми переходными продуктами. По его словам, речь прежде всего идет о поддержке производства таких самолетов, как Ту-204 и Ту-210.

"Не думаю, что этот ряд будет расширяться", - отметил представитель МЭРТ. По его мнению, предложенные в стратегии суммы поддержки производства этих самолетов должны быть более реальными. "То, что сейчас запрошено в стратегии, не пройдет", - сказал Клепач.

Касаясь целей стратегии, он подчеркнул, что речь об удвоении ВВП может идти только в том случае, если авиастроение будет ориентироваться не только на внутренний рынок, но и на экспорт отечественных самолетов.

*источник: РИА "Новости"  
15.03.05*

## ОБЩАЯ СУММА РАЗМЕЩЕННЫХ КОМПАНИЕЙ "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." ВЕКСЕЛЕЙ СОСТАВЛЯЕТ 2281 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) приступило к реализации второго этапа вексельной программы, в течение которого за 2005 год планируется провести эмиссию простых векселей на сумму около 1,5 млрд рублей. В рамках этой программы с начала марта у российских инвесторов компанией ИФК было размещено векселей на сумму 200 млн рублей сроком погашения от 6 до 10 месяцев.

Как сообщает пресс-служба компании, общая сумма размещенных компанией ИФК векселей с начала действия вексельной программы составляет 2281 млн рублей, из которых по состоянию на 10 марта 2005 года было погашено 1613 млн рублей.

Вексельная программа "Ильюшин Финанс Ко." подразумевает выпуск и размещение краткосрочных (до 12 месяцев) простых векселей, позволяющих потенциальным инвесторам надежно и выгодно разме-

щать средства. 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".

Организаторами размещения векселей среди инвесторов являются финансовые компании "ARQ" (Москва) и "Фингард" (Пермь).

*источник: ИА "Финмаркет"  
11.03.05*

## «АЭРОФЛОТ» ЗАКУПИТ ШЕСТЬ ЛАЙНЕРОВ ИЛ-96-300

Совет директоров ОАО "Аэрофлот" одобрил заявленное на заседании Совета директоров авиакомпании состоявшемся 11 марта 2005 года принципиальное решение Правления совершить крупную сделку по приобретению ОАО "Аэрофлот" на условиях финансовой аренды (лизинга) шести воздушных судов ИЛ-96-300. Как сообщает пресс-служба авиакомпании, данное решение Совета директоров Общества согласуется с теми мерами, которые принимает Пра-

вительство страны для поддержки производителей отечественной авиатехники.

Кроме того, Совет директоров заслушал доклад о ходе проведения конкурса по приобретению (лизингу) ОАО "Аэрофлот" самолетов регионального класса.

*источник: www.mosgortrans.net  
14.03.05*

### **ОАО "ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ПРИВЛЕК КРЕДИТ СБЕРБАНКА РФ В РАЗМЕРЕ 45 МЛН ДОЛЛ**

ОАО "Ильюшин Финанс" привлек кредит Сбербанка РФ в размере 45 млн долл на 7 лет на финансирование постройки самолетов Ту-204-300

ОАО "Ильюшин Финанс" привлек кредит Сбербанка России (SBER) в размере 45 млн долл сроком на 7 лет на финансирование программы постройки самолетов Ту-204-300. Об этом заявил на презентации вексельной программы "Ильюшин Финанс" заместитель гендиректора по экономике "Ильюшин Финанс" Николай Дадонов. По его словам, эти самолеты будут переданы в лизинг авиакомпании "Владивосток

Авиа". Совет директоров авиакомпании одобрил сделку по лизингу трех таких самолетов. Как ожидается, первый самолет будет поставлен авиакомпании уже весной этого года. "Ильюшин Финанс" специализируется на сдаче в лизинг гражданских самолетов российского производства. По состоянию на 10 марта 2005 г у компании подписано соглашений о передаче в лизинг 48 самолетов.

*Источник: ИА "ПРАЙМ-ТАСС"*  
18.03.05

### **ПО ЗАКАЗАМ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ "ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО" В ТЕКУЩЕМ ГОДУ БУДЕТ ПОСТАВЛЕНО 6-8 САМОЛЕТОВ ИЛ-96 И ТУ-204-300**

В текущем году по заказам лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) на внутренний и внешний рынок будет поставлено от шести до восьми магистральных самолетов, сказал генеральный директор ИФК Александр Рубцов.

Он уточнил, что в 2005 году планируется изготовить и поставить заказчикам два дальнемагистральных пассажирских самолета Ил-96-300 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества на Кубу и четыре пассажирских самолета Ту-204-300, изготовленных на Ульяновском ЗАО "Авиастар-СП", для авиакомпании "Владивосток Авиа". Не исключается поставка самолета и для Государственной транспортной компании Россия, но поставка возможна только в том случае, если авиакомпания успеет найти деньги для предоплаты, в против-

ном случае выпуск машины будет перенесен на более поздний срок. В текущем году на Воронежском авиазаводе в серийное производство будут запущены самолеты нового производства для выполнения договорных обязательств с авиакомпаниями. Планируется запустить в серийное производство порядка 12 региональных самолетов Ан-148 и два новых самолета Ил-96, уточнил гендиректор.

По словам Рубцова, на днях была одобрена сделка по поставке самолетов Ил-96-300 Аэрофлоту. Поэтому, скорее всего, на Воронежском авиазаводе будут запущены в серийное производство еще дополнительно три новых самолета Ил-96.

*источник: АвиаПорт.Ru*  
18.03.05

### **АКЦИОНЕРЫ "ВЛАДИВОСТОК АВИА" ОДОБРИЛИ СДЕЛКУ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ АВИАКОМПАНИЕЙ В ЛИЗИНГ 3-Х САМОЛЕТОВ ТУ-204-300**

Акционеры открытого акционерного общества "Владивосток Авиа" (г. Артем, Приморский край), одобрили сделку по приобретению авиакомпанией в лизинг 3-х самолетов Ту-204-300 с порядковыми номерами 38, 39 и 40. Об этом агентству МФД- сообщили в компании со ссылкой на решение, принятое 15 февраля 2005 г. в ходе внеочередного общего собрания акционеров, проходившего в форме заочного голосования.

Основное отличие Ту-204-300 от других моделей семейства Ту-204 - увеличенная дальность полета. На данном самолете разработана новая компоновка пассажирского салона, повышающая комфорт пассажи-

ров при длительных полетах, значительно увеличен шаг кресел в экономическом и бизнес-классе.

Приморская авиакомпания станет первым эксплуатантом самолетов данной модификации в России и мире. Всего по условиям многостороннего контракта, заключенного между ОАО "Владивосток Авиа", АФК "Ильюшин Финанс и К" и ОАО "Авиастар-СП", во Владивосток поступит четыре самолета такого типа.

*источник: ИА "МФД"*  
11.03.05

### **КОМПАНИИ КАМОВ И ИРКУТ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПАРТНЕРСТВЕ**

Российские компании "Камов" и "Иркут" подписали в начале марта нынешнего года генеральное соглашение о стратегическом партнерстве в области специальной авиационной техники - вертолетов Ка-32 и самолетов-амфибий Бе-200.

"Впервые самолетная и вертолетная компании создали альянс, основная цель которого - повышение эффективности применения авиации, обозначив тем самым начало новой формы сотрудничества в российском авиапроме", - отмечается в сообщении.

Объединение интересов и усилий компаний "Камов" и "Иркут" - важный вклад в создание единой международной системы экстренного реагирования в условиях возникновения чрезвычайных ситуаций и

ликвидации последствий стихийных бедствий, говорится в документе.

В 2001 году МЧС РФ подписала контракт с корпорацией "Иркут" на приобретение семи самолетов-амфибий Бе-200. Вертолет Ка-32 марки "Камов" отлично зарекомендовал себя при тушении пожаров в Португалии, Испании, Греции и на Кипре. По прогнозам МЧС России, в 2005 году в общей структуре техногенных чрезвычайных ситуаций будут преобладать пожары (42-44%), что позволяет рассчитывать на массовое использование амфибий Бе-200, отмечается в сообщении.

*источник: РИА Новости.*  
22.03.05

## "САТУРН" ОБНАДЕЖИВАЕТ ИНВЕСТОРОВ

Перед размещением второго облигационного займа компания обещает к 2008 г. утроить выручку, надеясь заработать на госзаказах оборонной тематики

В ближайший четверг, 24 марта, один из ведущих разработчиков и производителей авиационных двигателей НПО "Сатурн" намерено разместить трехлетний облигационный заем на 1,5 млрд руб. Вчера компания дистанционно пообщалась с инвесторами, проведя интернет-конференцию на сайте Cbonds.ru, а несколькими днями раньше опубликовала информационный меморандум. В частности, из него следует, что в текущем году "Сатурн" планирует увеличить выручку в 1,5 раза, а к 2008 г. довести ее до 21 млрд руб. с прошлогодних 6,7 млрд руб. В компании полагают, что основой для роста ее доходов станет увеличение госзаказа авиационной тематики и бурное развитие спроса на энергетическое оборудование. Отраслевые аналитики разделились в своем отношении к планам "Сатурна": часть из них считает, что заявленные планы по силам компании, другие, напротив, полагают, что компания чрезмерно оптимистична, чтобы казаться привлекательнее перед займом.

НПО "Сатурн" (г. Рыбинск, Ярославская обл.) - третье по объемам производства авиадвигателестроительное предприятие России. Компания была создана в 2001 г. в результате слияния "Рыбинских моторов" и ОКБ "А. Люлька - Сатурн". По предварительным данным, в 2004 г. выручка компании составила 6,72 млрд руб. (101,2% к 2003 г.), чистая прибыль - 1,1 млрд руб. Менеджмент (через ОАО "ТДИ" и ООО "Техинком") контролирует около 44,5% акций компании, государству в лице ФАУФИ принадлежит 37% акций НПО "Сатурн".

Из инвестиционного меморандума "Сатурна" RBC daily стало известно, что в текущем году компания планирует увеличить свою выручку более чем на 50% - до 10,3 млрд руб. При этом текущий портфель заказов составляет всего 5,2 млрд руб. К 2008 г. "Сатурн" предполагает увеличить выручку почти до 21 млрд руб., что выглядит очень амбициозно, учитывая, что за 2002-04 гг. она почти не росла.

"Наибольшие надежды НПО "Сатурн" связаны с производством спецтехники и, в частности, двигателей пятого поколения для военных истребителей, - отмечается в меморандуме. - Предполагается, что в 2010 г. выручка от военных авиационных программ

будет составлять порядка 60% авиационной реализации компании".

Представитель "Сатурна" Владимир Орлов пояснил RBC daily, за счет чего в 2005 г. компания планирует увеличить выручку. "Во-первых, за счет роста доходов по услугам НИОКР на 213% (до 2,5 млрд руб.) по разработке двигателей для ВМФ и самолета пятого поколения, - заявил он газете. - Кроме того, в текущем году планируется рост продаж продукции наземного энергетического назначения на 312% (до 1,8 млрд руб.) за счет продаж станций и газоперекачивающих установок (часть заявок уже законтрактована)". По словам представителя "Сатурна", в 2005-07 гг. также планируется начать серийное производство ряда новых изделий, благодаря чему произойдет значительное увеличение выручки компании. "В 2005 г. начнется производство малоразмерного двигателя, в 2006 г. - модернизированного двигателя Д-30КП "Бурлак", предназначенного для установки на транспортные самолеты семейства Ил-76, а в 2007 г. - двигателя SaM-146 для проекта российского регионального самолета RRJ", - сообщил г-н Орлов.

Геннадий Суханов, аналитик инвестиционной группы "ЦентрИнвест", считает планы "Сатурна" реалистичными. "В России трудно найти машиностроительную компанию со столь диверсифицированным портфелем проектов: военные и гражданские авиадвигатели, новый двигатель SaM-146 для RRJ, газоперекачивающие установки для "Газпрома" и газовые турбины для ПГУ, - заявил он RBC daily. - В отличие от "Иркут" проекты "Сатурна" нацелены не только на внешний рынок, но и на удовлетворение внутреннего спроса". Аналитик инвестиционной компании "Антанта-Капитал" Илья Макаров, напротив, считает, что планы "Сатурна" слишком оптимистичны. "Перед IPO НПК "Иркут" также обещал инвесторам значительный рост выручки, но впоследствии снизил свои прогнозы, - заявил он RBC daily. - Возможно, что "Сатурн" чрезмерно оптимистичен в преддверии размещения нового облигационного займа, чтобы выглядеть привлекательнее для инвесторов". По словам аналитика, такой рост выручки в краткосрочной перспективе может обеспечить только государственное финансирование текущих проектов "Сатурна".

Источник: газета "RBC Daily"  
23.03.05

## ДОХОДНОСТЬ ОБЛИГАЦИОННОГО ЗАЙМА НПО "САТУРН" ПРОГНОЗИРУЕТСЯ НА УРОВНЕ 11,5-12,5%

Доходность облигационного займа, который будет размещен ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн", прогнозируется на уровне 11,5-12,5%. Об этом во время Интернет-конференции, посвященной размещению облигационного займа, сообщил Игорь Пьянков, Начальник Управления клиентских операций на финансовых рынках Внешторгбанка. Конференция проводится на сайте Информационного агентства Cbonds.

"На конкурсе при первичном размещении будут определяться ставки первого и второго купонов, доходность облигаций, соответственно, будет зависеть от этих ставок", - уточнил И. Пьянков. Организаторами займа выступают Внешторгбанк и Банк Москвы.

Со-андеррайтерами размещения станут ЗАО "Международный Московский Банк", ОАО АКБ "Росбанк", ОАО "ВБПР", Вэб-инвест банк, ОАО АКБ "Еврофинанс Моснарбанк", "НОМОС-БАНК" (ЗАО), ОАО АКБ "Связь-банк", Конверсбанк, ООО КБ "Национальный Стандарт" и Банк СОЮЗ.

Средства, привлеченные посредством размещения облигационного займа, планируется направить на следующие цели: погашение налоговой задолженности - около 30%, рефинансирование кредитного портфеля компании - около 30%, финансирование текущей деятельности компании - около 40%.

Источник: АвиаПорт.Ru  
22.03.05

## НПО "САТУРН" ПРОГНОЗИРУЕТ ВЫРУЧКУ ПО ПРОГРАММЕ SAM-146 СВЫШЕ 2 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Суммарная выручка ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" от продаж по программе реактивного двигателя SaM-146 превысит 2 млрд долларов. Об этом заявил Валерий Жигалов, директор по экономике и финансам НПО "Сатурн", во время Интернет-конференции, посвященной размещению облигационного займа предприятия. Конференция проводится на сайте Информационного агентства Сbonds.

"Мы высоко оцениваем потенциал SaM-146", отметил В. Жигалов.

НПО "Сатурн" разрабатывает и производит этот двигатель совместно с компанией Snecma Moteurs (Франция). Этими моторами будут оснащаться все самолеты RRJ (Russian Regional Jet), разрабатываемые ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Программой производства RRJ предусматривается выпуск свыше 650 лайнеров этого типа.

Помимо этого направления, за последние пять-семь лет созданы новые продукты: для гражданской авиации Д-30КП "Бурлак", для военной авиации двигатель V поколения для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации, двигателя для нужд ВМФ и для наземных энергетических установок.

НПО "Сатурн" - машиностроительная компания, специализирующаяся на разработке и производстве газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, судов военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

По итогам 2005 года компания планирует получить чистую прибыль в размере 970 млн. руб., выручку - в объеме 10.3 млрд. руб.

*источник:АвиаПорт.Ru  
22.03.05*

## СБОРКА ПЕРВОГО ДВИГАТЕЛЯ SAM146 НАЧНЕТСЯ В АПРЕЛЕ

Сборка первого двигателя SaM146, создаваемого совместно Snecma Moteurs и ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (НПО "Сатурн") для российского регионального самолета (RRJ), для стендовых испытаний должна начаться уже в апреле текущего года. Об этом сообщил Генеральный директор отделения гражданских двигателей, исполнительный вице-президент французской компании Snecma Moteurs Жан-Пьер Кожан.

По его словам, на сегодня значительная часть деталей двигателя уже существует. Двигатель будет установлен на стенде до конца 2005 года. В январе 2005 года французская сторона успешно завершила последнюю серию испытаний компрессора высокого давления в той конфигурации, в какой он будет вхо-

дить в состав газогенератора. С самого начала сотрудничества Snecma Moteurs с НПО "Сатурн" в 2001 году стратегической линией французской стороны было привлечение всего лучшего, что существует в авиационной отрасли России, в российских НИИ.

По его мнению, успешно ведется и организационная работа по созданию структур, которые будут управлять всеми работами. Подписание окончательного Соглашения о сотрудничестве между Snecma Moteurs и НПО "Сатурн" произойдет уже в ближайшем будущем

*Источник:АвиаПорт.Ru  
14.03.05*

## СНЕЦМА MOTEURS И ЛИИ ИМ.ГРОМОВА ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЛЕТАЮЩЕЙ ЛАБОРАТОРИИ ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ ДВИГАТЕЛЯ SAM146

Французская двигателестроительная компания SNECMA Moteurs и ЛИИ им.Громова заключили сегодня договор об использовании летающей лаборатории для испытаний двигателя SaM146. С французской стороны документ подписал генеральный директор по гражданским двигателям SNECMA Moteurs Жан Пьер Кожан, с российской - генеральный директор ЛИИ им.Громова Юрий Клишин. Церемония подписания состоялась в присутствии директора программы с российской стороны Алексея Жаворонкова.

Согласно договору, российский Летно-испытательный институт ЛИИ им.Громова предоставит самолет-лабораторию Ил-76 для начальных летных испытаний двигателя SaM146, который совместно разрабатывают SNECMA Moteurs и НПО "Сатурн" для перспективного Российского регионального самолета RRJ. Один из четырех двигателей на летающей лаборатории будет заменен на SaM146 для проведения двух серий испытаний (всего 200 часов) в подмосковном Жуковском и в городе Истр на юге Франции, где находится один из специализированных летно-испытательных центров SNECMA Moteurs.

Первый полет на российском Ил-76 будет осуществлен 1 марта 2006 года. Испытания будут продолжаться до октября 2006 г., после чего начнутся летные испытания двигателя уже на самолете RRJ.

Двигатель SaM146 разрабатывается SNECMA Moteurs и НПО "Сатурн" с 2001 года. Обе компании успешно реализуют программу, тесно сотрудничая на каждом ее этапе. Управление программой возложено на совместное предприятие PowerJet, которым в равных долях владеют российская и французская компании. В июле 2003 года оба партнера решили инвестировать средства для создания в Рыбинске современного открытого испытательного стенда, соответствующего мировым стандартам.

Подписанное сегодня соглашение положит начало летным испытаниям двигателя, которые затем перейдут в испытания самолета RRJ.

*источник: ИА"АРМС-ТАСС"  
03.03.05*

## НПО "САТУРН" ПРОВЕЛО УСПЕШНЫЕ ЗАПУСКИ ДВИГАТЕЛЯ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ Д-30КП "БУРЛАК" ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ И МАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

В начале марта на НПО "Сатурн" состоялись первые два запуска двигателя нового поколения Д-30КП "Бурлак", предназначенного для транспортных и магистральных самолетов, прежде всего, ИЛ-76. Оба "горячих" запуска двигателя прошли, как отмечают в пресс-службе НПО, успешно.

НПО "Сатурн" на протяжении более 20 лет выпускает двигатели серии Д-30КУ/КП для самолетов Ил-62, Ил-76, Ту-154М и др. В последнее время предприятие ведет активную работу по модернизации серийных двигателей - улучшаются их эксплуатационные и экологические (эмиссия и шум) характеристики, что особенно важно в связи с ужесточением норм ИКАО.

Основными достоинствами двигателя Д-30КП "БУРЛАК" являются повышение эксплуатационных характеристик Ил-76 с сохранением основных систем самолета. Среди достоинств двигателя Д-30КП "Бурлак" в НПО отмечают и его минимальную стоимость двигателя за счет использования 75 проц. деталей и

узлов (в том числе доведенного высоконадежного газогенератора) серийных двигателей Д-30КП-2 при модернизации и возможность его модернизации при проведении капитального ремонта.

Постановка "Бурлака" на крыло самолетов отечественной магистральной, грузовой и военно-транспортной авиации позволит значительно продлить жизненный цикл большого парка самолетов, прежде всего, самолета Ил-76. Ил-76 является системообразующим транспортным средством, активно влияющим на состояние военно-транспортной авиации (ВВС России насчитывает порядка 340 единиц самолетов семейства Ил-76) и на рынок грузовых коммерческих перевозок.

*источник: ИА "Финмаркет"  
05.03.05*

## НПО "САТУРН" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В РЕКОНСТРУКЦИИ ТУРЕЦКОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ ХАМИТАБАТ, ПОСТАВИВ ГАЗОТУРБИННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ СТОИМОСТЬЮ \$15-17 МЛН

ОАО "НПО "Сатурн" провело переговоры с Министерством энергетики Турции о поставке оборудования для реконструкции электростанции Хамитабат. Об этом говорится в сообщении компании.

Сейчас идет подготовка контракта, его подписание ожидается в течение ближайших двух месяцев. На первом этапе планируется поставить газотурбинный двигатель ГТД-110 и дополнительное оборудование стоимостью \$15-17 млн. Планируется, что работы по установке двигателя будут завершены к середине 2007 года. Затем, по предварительным договоренностям, должна последовать поставка еще трех аналогичных двигателей.

Электростанция Хамитабат, находящаяся в 180 км от Анкары, нуждается в серьезной реконструкции, так как ее генерирующее оборудование (восемь турбин мощностью по 100 МВт производства Alstom) устарело. КПД турбин не превышает 28%.

Газотурбинный двигатель ГТД-110 - это основа энергоустановки ГТЭ-110, которая является единственной российской газовой турбиной большой мощности. В настоящее время по заказу РАО "ЕЭС России" НПО "Сатурн" производит две ГТЭ-110 для электро-

станции "Ивановские ПГУ", стоимость работ - 1.3 млн. руб., срок реализации договора - до конца следующего года.

НПО "Сатурн" создано на базе ОАО "Рыбинские моторы" и ОАО КБ "А.Люлька-Сатурн" в июле 2001 года путем объединения этих предприятий. Основным направлением деятельности "Сатурна" является авиационное двигателестроение.

Помимо этого, деятельность предприятия распространяется на производство наземных энергетических установок большой мощности, дизельной и снегоходной техники, автомобильной техники специального назначения, оборудования для атомных электростанций и установок, нестандартизированного оборудования и трубопроводной арматуры, а также товаров производственно-хозяйственного назначения.

Уставный капитал НПО "Сатурн" составляет 4 млрд. руб..

*источник: ИА "АК&М"  
17.03.05*

## НПО "САТУРН" ПЛАНИРУЕТ ВЫДЕЛЕНИЕ БИЗНЕСА ПО ПРОИЗВОДСТВУ СНЕГОХОДОВ В ОТДЕЛЬНОЕ ЮРИДИЧЕСКОЕ ЛИЦО

Производство снегоходов, ведущееся ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн", в настоящий момент выводится в самостоятельный бизнес с образованием юридического лица.

Об этом заявил Валерий Жигалов, директор по экономике и финансам НПО "Сатурн", во время Интернет-конференции, посвященной размещению облигационного займа предприятия. Конференция проводится на сайте Информационного агентства Cbonds.

Как отметил В. Жигалов, "ведутся работы по созданию новых моделей и улучшению качества существующей товарной линейки, что позволяет нам быть уверенными в сохранении НПО "Сатурн" лидирующей позиции на данном сегменте рынка".

*источник: АвиаПорт.Ru  
22.03.05*

## АВИАТОРЫ РФ И ЕС ПОЛУЧИЛИ ОТСРОЧКУ НА ОБОРУДОВАНИЕ САМОЛЕТОВ ПОД ТРЕБОВАНИЯ ИКАО

На встрече в Вене (Австрия) Минтранс РФ и Комитет по безопасности полетов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) обменялись подробными списками воздушных судов, зарегистрированных в России и странах-членах ЕКГА, которым позволено продолжать совершать международные полеты, соответственно, в российском и европейском воздушном пространстве до конца 2005 года. Как сообщили "Росбалту" в Минтрансе РФ, эти самолеты будут совершать полеты несмотря на то, что они не оборудованы автоматическими аварийными радиомаяками и системами оповещения об опасном сближении с землей в соответствии с требованиями ИКАО.

В списках значится более 1,5 тыс. самолетов. К 1 января 2006 года все они должны либо быть переоборудованы в соответствии с новыми требованиями, либо будут поставлены на "прикол".

Напомним, 10 марта 2005 г. в Вене (Австрия) состоялись консультации руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александра Нерадько и директора департамента Минтранса России Сергея Соколова с членами Руководящего комитета по безопасности полетов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА).

Цель переговоров заключалась в окончательном оформлении достигнутой в ходе предыдущей встречи в Риме в декабре 2004 года договоренности об установлении переходного периода для оборудования воздушных судов 41 страны-члена ЕКГА и России, соответственно, автоматическими аварийными радиомаяками и системами оповещения об опасном сближении с землей в соответствии с требованиями ИКАО.

Компромисс о взаимном предоставлении отсрочки, достигнутый три месяца назад, позволил избежать срыва авиаперевозок пассажиров и грузов между Россией и странами Европы в 2005 году и дал российским и европейским авиакомпаниям дополнительную возможность в плановом порядке произвести оборудование своих самолетов новыми системами безопасности.

## БОРИС АЛЕШИН И АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО ОТКАЗАЛИСЬ ПОДПИСАТЬ РЕШЕНИЕ ОБ ОГРАНИЧЕННОМ ДЕЙСТВИИ СЕРТИФИКАТА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ ТУ-334 И ТУ-204-300

Как сообщил Руководитель Федерального агентства по промышленности (ФАП) Министерства промышленности и энергетики РФ (Минпромэнерго) Борис Алешин, 14 марта текущего года он и руководитель федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта РФ Александр Нерадько отказались подписывать временное решение об ограниченном действии сертификата на самолет Ту-334 и на самолет Ту-204-300.

Как заявил Борис Алешин, "почему я и А. Нерадько должны взять на себя ответственность, например, за то, что у самолета Ту-204-300 дверь не закрывается или за то, что эта машина не прошла испытаний на обледенение, или за то, что на протяжении пяти лет говорят о раздельной системе управления - можно подумать, они не умеют этого делать".

Отечественные авиакомпании насторожены - много "камней кидают" в новую отечественную авиа-

Системы оповещения о сближении с землей (GPWS) автоматически уведомляют пилотов о том, что расстояние до земной поверхности приближается к опасной отметке, что особенно актуально при заходе на посадку в условиях плохой видимости и в горной местности.

Наиболее современные системы (E-GPWS), которыми сегодня оснащаются новые воздушные суда, позволяют пилотам "смотреть" не только вертикально вниз, но и на несколько километров вперед, по направлению полета. Для этого в бортовой компьютер заносятся специальные базы данных с электронными картами рельефа местности.

В свою очередь, автоматические радиомаяки (A-ELT) без вмешательства экипажа сами подают сигналы о чрезвычайном происшествии на борту воздушного судна, что значительно облегчает поисково-спасательные операции в пространстве Мирового океана или, к примеру, на малонаселенных просторах таежной Сибири.

Оборудование одного самолета новыми системами безопасности обойдется авиакомпаниям в сумму более \$100 тыс. Для российских авиаперевозчиков дополнительная трудность заключается в необходимости своевременного получения от отечественного авиапрома не только собственно комплектов оборудования, но и соответствующей технической и эксплуатационной документации, без которой установка новых систем на заводе невозможна.

Времени для того, чтобы переоборудовать все российские самолеты, совершающие регулярные и чартерные пассажирские и грузовые рейсы, остается крайне мало.

*источник: Росбалт  
11.03.05*

технику. Но от части их требования справедливы, считает Б. Алешин.

Касаясь проблемы цены на топлива, Глава ФАП сказал, что самолет Ту-334 в два раза более эффективен по топливной экономичности - его удельное потребление топлива в два раза ниже, чем у Ту-154.

Проблема состоит в том, что авиапром никак не может довести авиатехнику до нужного уровня качества, и в этом на сегодня состоит его проблема.

*источник: сайт "АвиаПорт.Ru"  
18.03.05*

## ГРУППА "КАСКОЛ" ГОТОВИТ НОВУЮ МОДИФИКАЦИЮ САМОЛЕТА М101Т EXPEDITION

Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" совместно с разработчиком самолета КБ им. В.М.Мясищева завершил первый этап испытаний новой модификации самолета М101Т с усовершенствованной системой метеолокации. Новый метеолокатор позволит более точно давать прогноз метеобстановки по маршруту в режиме реального времени, что позволит своевременно обходить участки с неблагоприятными погодными условиями, повышая комфортность и безопасность полета.

НАЗ "Сокол" и КБ им. В.М.Мясищева провели конструкторские работы по разработке обтекателя на крыло для установки прибора. Уже завершены аэродинамические испытания, проведена серия полетов. В апреле на летно-испытательном комплексе завода "Сокол" начнутся испытания метеолокатора в полетных условиях.

Самолет в комплектации с метеолокатором станет доступен для заказчиков осенью 2005 года. Метеолокатор будет предлагаться в качестве опции к базовой версии.

Турбовинтовой самолет М101Т способен осуществлять перевозки 5-7 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 данного класса, сертифицированный в России.

Ожидается, что новые М101Т смогут заменить самолеты Ан-2, которые уже практически полностью выработали свой ресурс.

М-101Т - первый отечественный самолет, разработка, сертификация и производство которого полностью финансируется частным капиталом, без привлечения средств государственного бюджета.

Группа "Каскол" основана в 1988 году, работает в аэрокосмическом секторе промышленности России и объединяет компании, специализирующиеся на производстве авиатехники и разработке перспективных технологий в авиации.

Группа является акционером Нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (производство истребителей МиГ, многоцелевого самолета М101Т Expedition, учебно-тренировочного Як-130), завода "Гидромаш" (разработка и производство авиационных шасси и гидравлических систем), авиакомпаний "Волга-Днепр" (мирового лидера на рынке авиаперевозок уникальных и негабаритных грузов), Улан-удэнского авиационного завода (производство вертолетов семейства "Ми"), и других компаний.

*источник: компания "Каскол"*  
22.03.05

## НА ПЕРВЫЙ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ИЛ-76ТД-90ВД УСТАНОВЛЕН ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-90А-76

На Ташкентском авиационно-производственном объединении им. Чкалова (ТАПОиЧ) закончена установка двигателей ПС-90А-76 на самолет Ил-76ТД-90ВД. Летные испытания намечены на июнь 2005 г.

Работы ведутся в рамках Национального проекта "Модернизация самолета Ил-76", осуществляемого Группой компаний "Волга-Днепр", Авиационным комплексом им. С.В. Ильюшина, Пермским моторным заводом и Ташкентским авиационно-производственным объединением им. В.П. Чкалова (ТАПОиЧ).

Целью проекта является доведение самолета Ил-76 до полного соответствия всем требованиям и ограничениям ИКАО по шумам и эмиссии (выбросу вредных веществ в атмосферу). Это позволит в полной мере вернуть этот уникальный транспортный самолет на международный рынок грузовых авиаперевозок. Проект получил одобрение и поддержку со стороны Министерства промышленности и энергетики и Министерства транспорта Российской Федерации.

В соответствии с планом, в мае 2005 года, после завершения работы по монтажу систем энергообеспечения, гидросистемы, системы управления двигателями, самолет будет передан на летно-испытательную станцию ТАПОиЧ и в июне выполнит первый испытательный полет. Передача Ил-76ТД-90ВД в Группу компаний "Волга-Днепр" для коммерческой эксплуатации намечена на сентябрь 2005 года.

"Возвращение на рынок модернизированного Ил-76 позволит не только укрепить позиции российской грузовой авиации в мире, но и эффективно вы-

полнять сотни перевозок по всему миру, в том числе в таком специфическом сегменте рынка, как перевозки гуманитарной помощи" - говорит Президент Группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин.

Финансирование постройки первого Ил-76ТД-90ВД осуществляется Группой Компаний "Волга-Днепр" за счет собственных средств и за счет привлеченных инвестиций от российских и международных финансовых институтов. Рыночная стоимость одного ПС-90А-76 производства Пермского моторного завода составляет порядка 4 млн. 300 тысяч долларов США.

"В сегменте грузоподъемности от 30 до 50 тонн модернизированный Ил-76 будет единственным в мире гражданским воздушным судном, способным перевозить негабаритные грузы практически на любые аэродромы мира. И такое положение сохранится до 2020 года.

Благодаря усилиям "Волга-Днепр", активная жизнь Ил-76 в новой модификации продлится еще минимум на 20-30 лет", - говорит финансовый директор проекта модернизации самолета Ил-76 Андрей Пахомов.

*источник: компания "ГК "Волга-Днепр"*  
17.03.05

## САМАРСКИЙ ЗАВОД "АВИААГРЕГАТ" ЗАКЛЮЧИЛ ДОГОВОР С АВСТРИЙСКОЙ КОМПАНИЕЙ

Самарский завод "Авиаагрегат" заключил договор с австрийской компанией "Даймонд Эйркрафт Индастриз" на поставку партии высокопрочных авиационных шасси из титана.

Как сообщил главный конструктор "Авиаагрегата" Владимир Осипов, самарские шасси будут устанавливаться на производимый в Австрии двухмоторный самолет легкой авиации бизнес-класса "ДА42 Твин Стар". Испытания, проведенные австрийскими авиастроителями, показали, что самарская продукция из титана не имеет аналогов в Европе. Согласно договору, в этом году завод отгрузит в Австрию 128 шасси. В 2006 году объемы поставок могут вырасти в

связи с открытием австрийской компанией сборочных заводов в Китае и Гонконге.

Завод "Авиаагрегат" является одним из крупнейших российских предприятий по производству авиационных шасси. Австрийская компания "Даймонд Эйркрафт Индастриз" входит в тройку мировых производителей самолетов легкой авиации. Самолет "ДА42 Твин Стар" в прошлом году стал первым в истории авиации самолетом с дизельными двигателями, который беспосадочно пересек Атлантический океан.

*источник: ИА "ВолгаПолитИнфо"*  
13.03.05

## РОССИЙСКИЙ "КАМОВ-ХОЛДИНГ" НАМЕРЕН АКТИВНО ПРОДВИГАТЬ СВОИ ВЕРТОЛЕТЫ НА АМЕРИКАНСКИЙ РЫНОК

Мониторинг канадского рынка и изучение его потребностей в российских вертолетах "Камов" - так сформулировал цель своего визита в Канаду генеральный директор российского ОАО "Камов-холдинг" Валерий Лукин. "Канадский рынок весьма емкий, что объясняется наличием регионов с гористой местностью, малозаселенных районов, необходимостью доставки грузов, тушения пожаров", - сообщил он сегодня корр.ИТАР-ТАСС.

В Канаде работают три вертолета Ка-32, сертифицированных в 1998 г., которые используются при трелевке леса в провинции Британская Колумбия. Однако по нормам летной годности они имеют ограниче-

ния по перевозке пассажиров, сказал руководитель российской компании. Эти вопросы будут обсуждаться с канадским клиентом "Камова" - фирмой "Ванкувер айленд геликоптерс".

Существуют планы продвижения на рынок Канады и, возможно США, как этого, так и других видов вертолетной техники. Речь идет, например, о легком многоцелевом вертолете Ка-226.

*источник: ИА "АРМС-ТАСС"*  
21.03.05

## ПРОИЗВОДСТВО "ЧЕРНЫХ АКУЛ" ПРОДОЛЖИТСЯ В АРСЕНЬЕВЕ

По инициативе депутата Виталия Гришукова комитет по безопасности Государственной Думы рассмотрел вопрос по производству боевых вертолетов Ка-50 и освоению его двухместного варианта Ка-52.

Как сообщает собственный корреспондент радио "Лемма" в Арсеньеве, соответствующий запрос ушел в Министерство обороны. Сегодня уже имеется ответ этого силового правительственного подразделения. В ответе подтверждается, что Ка-50 принят на вооружение в 1995 году. "Черные акулы" принимали участие в операциях по борьбе с незаконными бандформированиями на Северном Кавказе и в совместных учениях "Рубеж-2004" с участием министерств обороны государств - членов Организации Договора о коллективной безопасности. С позиции военных даются уникальные характеристики и машины Ка-52. И приводится перечень мероприятий Минобороны для со-

хранения имеющегося научно-производственного и технического задела по этим вертолетам.

В их числе есть важнейшие для коллектива авиастроителей "Прогресса" на 2005-2006 годы решения. Так, уже в нынешнем году планируется достройка трех "Черных акул", находящихся сегодня на стапелях завода в фюзеляжах финишной готовности. А в 2006 году - будут достроены еще два вертолета.

Речь также идет о завершении Государственных совместных испытаний вертолета Ка-52 ("Аллигатор") для их учета при корректировке государственного оборонного заказа на 2005 год и разработке Государственной программы вооружения на 2006-2015 годы.

*источник: радиостанция "Радио Лемма"*  
25.03.05

## КАЗАНСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ ДЛЯ ЮЖНОКОРЕЙСКОЙ ПОЛИЦИИ И ЛЕСНОЙ АВИАЦИИ

Представители южнокорейской фирмы LG заинтересованы в приобретении вертолетов "Ансат" и Ми-172 для нужд полиции и лесной авиации. Об этом сообщил менеджер по проектам с Южной Кореей Казанского вертолетного завода Александр Петров, возвратившийся из Сеула, где он вел переговоры с представителями фирмы.

Пока информация о количестве вертолетов, которые предполагается поставить в Южную Корею, и о

сумме контракта не раскрывается. Александр Петров отметил, что два вертолета Ми-172, выпущенные Казанским вертолетным заводом используются в южнокорейской полиции более шести лет и заслужили высокую оценку своими летными и эксплуатационными качествами.

*источник: ИА "Татар-информ"*  
11.03.05



## КОНСТАНТИН ТИТОВ ПОДОГНАЛ СДАЧУ АН-140 ОБЕЩАНИЕМ МАТЕРИАЛЬНОЙ ПОМОЩИ "АВИАКОРУ"

Губернатор Самарской области Константин Титов впервые за последние несколько лет заявил, что областные власти намерены оказать авиазаводу "Авиакор" финансовую помощь. В течение этого года предприятию может быть предоставлен налоговый кредит или реструктурированы долги предприятия. Управляющий директор завода Сергей Лихарев вчера сообщил, что предприятие намерено выпустить первую машину весной этого года.

52-местный турбовинтовой самолет Ан-140 разработан киевским АНТК имени Антонова, а серийное производство было развернуто на ХГАПП (Харьковское государственное авиационное предприятие). Первый украинский серийный Ан-140 был поднят в воздух в 1999 году. "Авиакор" объявил о намерении включиться в производство Ан-140 в конце 1997 года. Цена самолета, выпущенного в Самаре, составляет примерно \$8,5 млн, это на 46% дешевле, чем машины харьковской сборки, из-за снятия с машин НДС и таможенных пошлин. Сейчас в Харькове имеется около 15, а в Самаре 6 самолетов Ан-140 в разной степени готовности.

Последние несколько лет губернатор Самарской области Константин Титов активно лоббирует строительство нового самолета Ан-140, который собирается на самарском заводе "Авиакор" с 1997 года. В частности, в феврале прошлого года губернатор и представители обл администрации пытались презентовать модель самолета Ан-140. Для этого делегация направилась в Ханты-Мансийск на аналогичном самолете харьковской сборки, чтобы продемонстрировать машину компании Utair, которая объявила тендер на поставку пяти среднемагистральных самолетов. Константин Титов рассчитывал, что Utair в дальнейшем приобретет в лизинг такие же самолеты, но производства "Авиакор". Однако руководство Utair отказалось покупать Ан-140. Одной из причин для отказа стал тот факт, что украинский Ан-140 довольно долго не мог взлететь (внезапно возникли небольшие технические неисправности в двигателе - "Ъ"). В итоге Utair купила поддержанные самолеты зарубежных марок, а Константин Титов возобновил работу по "продвижению" машины.

В течение всего 2004 года в обл администрации и на самарском заводе заявляли, что первый Ан-140 ку-

пит авиакомпания "Самара". По информации "Ъ", Константин Титов настоятельно "рекомендовал" гендиректору "Самары" Родиону Ковалеву приобрести этот самолет, однако в начале этого года авиаперевозчик объявил, что пока эта покупка не состоится. Официально в "Самаре" причины отказа не называют, но источник "Ъ" в авиакомпании пояснил, что "здоровомыслящие люди вряд ли объявят себя покупателем такого долгостроя, но не исключено, что ситуация кардинально изменится после появления первого самолета".

Константин Титов, по его словам, внезапно и без предупреждения побывал на ОАО "Авиакор", где осмотрел строящийся самолет. Стоит отметить, что осмотр Ан-140 поверг губернатора в некоторое уныние, несмотря на активные работы, идущие снаружи и внутри самолета. Дело в том, что самолет производит впечатление наполовину разобранного.

Впрочем, управляющий директор "Авиакора" Сергей Лихарев пояснил, что "машина готовится к сдаче и сейчас основная проблема состоит в том, что необходимо доработать двигатели". Доработка двигателей проходит на заводе-изготовителе "Мотор Сич" (Украина), и они будут доставлены в Самару только в середине апреля. "Монтаж двигателей не займет много времени, и мы планируем завершить работы по первому Ан-140 в конце апреля", - отметил господин Лихарев.

После осмотра машины Константин Титов заявил, что еще до празднования Дня Победы первый самолет Ан-140 самарской сборки сможет "встать на крыло". Для этого областные власти, по словам господина Титова, на выбор руководства завода готовы "снизить арендную плату на землю, решить вопрос реструктуризации долгов предприятия, отложить платежи по кредитам или дать налоговый кредит".

Напомним, что "Авиакор" получал последний бюджетный кредит на подготовку первого Ан-140 в размере 4 млн рублей в июле 2002 года.

*источник: газета "Коммерсантъ-Самара"  
20.03.05*

## НАЧАЛАСЬ ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ АВИАЦИОННОГО РОТОРНО-ПОРШНЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ ВАЗ-426

По словам информированного источника в авиационной промышленности, началась документальная сертификация авиационного роторно-поршневого двигателя (РПД) РПД-426 разработки Волжского автомобильного завода. По его сведениям, РПД-426 создается достаточно долго, известно, что разработчик испытывал определенные трудности с уплотнениями. На сегодня вопрос с ними решен.

В настоящее время параллельно с началом документальной сертификации проводятся ресурсные стендовые испытаниями нового авиадвигателя РПД-426, сказал собеседник "АвиаПорт.Ru". Ресурс нового авиадвигателя должен составить 2000 часов. Все ра-

боты по ВАЗ-226 ведутся с самым активным участием ЦИАМ, отметил источник.

Разработкой РПД на АвтоВАЗ занимается специальное конструкторское бюро роторно-поршневых двигателей АО "АвтоВАЗ". В разработке находится целый модельный ряд РПД различной мощности для самолетов и вертолетов так называемой малой авиации.

*источник: АвиаПорт.Ru  
09.03.05*

## ГОСБАНКИ ПОМОГУТ "СУХОМУ" ПОСТРОИТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

"Сухой" нашел деньги на продолжение проектирования российского регионального самолета (RRJ). Как стало известно "Ведомостям", сегодня консорциум из четырех российских госбанков подпишет с ним соглашение, которое откроет путь к финансированию проекта RRJ на \$200 млн в ближайшие два года. Это будут первые серьезные инвестиции в проект, который называют критически важным для сохранения отечественного авиапрома.

Российский региональный самолет (Russian Regional Jet, RRJ) проектируется с 2002 г. Возможный объем продаж самолета в случае успеха проекта оценивается в 800 самолетов в течение 10 лет. Самолет с дальностью полета свыше 2000 км имеет 75-местную модификацию, которую планируется собирать в Новосибирске на заводе НАПО, и 95-местную, которую планируется собирать в Комсомольске-на-Амуре на заводе КНААПО. Первый полет прототипа планируется в 2006 г.

О подписании рамочного соглашения о сотрудничестве между Внешторгбанком, Внешэкономбанком, Сбербанком и Росэксимбанком и компанией "Сухой" "Ведомостям" сообщил менеджер одного из этих банков. В "Сухом" от официальных комментариев воздержались, однако менеджер еще одной авиастроительной компании подтвердил эту информацию. По словам банкира, соглашение открывает путь к кредитованию проекта регионального пассажирского самолета на сумму \$200 млн, из которых \$100 млн будут предоставлены под гарантии правительства, уже записанные в бюджете этого года, а еще \$100 млн "Сухой" сможет привлечь под свой залог. По оценке эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, \$200 млн может хватить на финансирование большей части расходов по разработке самолета до конца будущего года.

Всего проект создания самолета RRJ оценивается в \$600 млн, из которых \$70 млн "Сухой" уже вложил из собственных средств — об этом ранее заявлял гендиректор "Сухого" Михаил Погосян.

### RRJ: СУДЬБОНОСНОЕ СОБЫТИЕ

25 марта в Москве было подписано соглашение о сотрудничестве между ОАО Компания "Сухой" и первыми руководителями четырех ведущих банков России: Внешторгбанком, Внешэкономбанком, Сбербанком и Росэксимбанком.

Соглашение предусматривает создание взаимного режима наибольшего благоприятствования в осуществлении программы создания регионального самолета RRJ.

Подписанное соглашение предусматривает совместное или синдицированное кредитование проекта, включая, но не ограничиваясь кредитованием под государственные гарантии на сумму 2,7 млрд. рублей, предусмотренные в бюджете Р.Ф.

"Программа по созданию российского регионального самолета RRJ - это в полном смысле этого слова прорывной проект, позволяющей российской авиационной промышленности выйти на мировой рынок гражданской авиации" - заявил генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян. Соглашение предусматривает также финансирование продаж.

Разработку RRJ консультирует авиастроительная корпорация Boeing. Ее представитель в России и СНГ Виктор Аношкин назвал информацию о соглашении "Сухого" с банками "хорошей новостью для проекта". Американцы, в частности, консультировали "Сухой" о том, как проектировать самолет с нуля под конкретные запросы авиакомпаний и планировать его эксплуатацию.

Риск, что самолет получится технически неудачным, незначителен, говорит гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак, но российские авиакомпании разуверились в способности отечественного авиапрома обеспечить нормальное послепродажное обслуживание самолетов. Это и является главной опасностью для программы RRJ, считает Рыбак. Аналитик ОФГ Елена Сахнова отмечает, что соглашение с банками очень важно, если оно позволит быстро запустить самолет в производство, ведь конкурент RRJ — российско-украинский самолет Ан-148 — уже совершил в прошлом году первый полет. Во время визита на Украину в прошедший понедельник президент России Владимир Путин оценил проект Ан-148 как перспективный. "Если RRJ не будет сделан быстро, то российские компании будут покупать западные самолеты этого класса или Ан-148", — считает Сахнова. Но отставание по срокам от Ан-148 не так уж и важно, ведь реальных эксплуатационных качеств обеих машин никто пока не знает, напоминает Рыбак. А Макиенко из Центра анализа стратегий и технологий настаивает, что правительство должно поддержать ускорение проекта RRJ, поскольку это проект качественно более высокого технологического уровня и, кроме того, позволит поддержать военные авиастроительные заводы. А пресс-секретарь авиакомпании "Сибирь" Илья Новохатский говорит, что в 2004 г. его компания подписала с "Сухим" протокол о намерениях о возможном приобретении 50 самолетов RRJ и поэтому соглашение с госбанками "можно только приветствовать".

*источник: газета "Ведомости"  
25.03.05*

На авиационном заводе в Комсомольске-на-Амуре, где будет строиться этот самолет, уже завершено техническое перевооружение и к концу года начнется выпуск первых деталей будущего воздушного судна. Следует отметить, что наряду с отечественными в создании самолета участвуют зарубежные авиастроители. Например, двигатель разрабатывается совместно отечественный "Сатурн" и "Снекма".

Первые самолеты будут построены к ноябрю 2006 года. Их будет 6 и все будут предназначены для испытаний. Руководители компании видят в этом один из путей ускорения начала серийного производства. "Сухой" планирует начать поставки в конце 2007, в начале 2008 года. За 10 лет планируется выпустить 800 машин - в среднем по 10 машин в год, т.е. больше, чем предусматривает "Стратегия развития российской авиации до 2015 года".

В компанию уже поступили первые заявки. В частности авиакомпания "Сибирь" уже сделала предоплату. Ожидается, что проект окупится к 2011 году.

*источник: AVIA.RU  
25.03.05*

## ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА, СОЗДАННОГО ПО ПРОГРАММЕ RRJ, ПЛАНИРУЕТЯ ОСУЩЕСТВИТЬ В НОЯБРЕ 2006 ГОДА

Первый полет самолета, созданного по программе RRJ, планируется осуществить уже в ноябре 2006 года, поставки первых самолетов ожидаются в конце 2007-2008 гг. Об этом после подписания соглашения между АХК "Сухой" и консорциумом госбанков по организации финансирования программы создания RRJ, сообщил генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян.

Общий объем программы, по созданию российского регионального самолета (RRJ), оценивается в 700 млн долл., из которых, по данным М.Погосяна, 70 млн долл. собственных средств уже вложил "Сухой". По оценкам гендиректора АХК "Сухой", проект RRJ окупится в 2011 г.

*источник: ИА "Финмаркет"  
25.03.05*

## КНААПО ВОШЛО В ДЛИТЕЛЬНЫЙ ЦИКЛ ИЗГОТОВЛЕНИЯ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ RRJ

ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное предприятие имени Гагарина" (КНААПО) приступает к выпуску деталей длительного цикла изготовления для самолетов RRJ. Как сообщил вчера заместитель директора КНААПО Сергей Дробышев, на завод поступила необходимая документация от разработчиков регионального самолета. Начало производства деталей длительного цикла определяет сроки сборки самолета.

Проект Russian Regional Jet (RRJ) по созданию семейства региональных самолетов реализует организованное в 2000 году ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" совместно с АК им. Ильюшина, ОКБ им. Яковлева, НПО "Сатурн", американской авиастроительной корпорацией Boeing и французской двигателестроительной компанией Snecma. Решение о реализации проекта связано с необходимостью замены стареющего парка региональных воздушных судов типа Ту-134 и Як-40. Самолеты серии RRJ имеют вместимость от 75 до 95 человек. Цена одного самолета этого типа составит около \$30-35 млн.

КНААПО приступает к выполнению деталей длительного цикла изготовления для самолетов RRJ. Заместитель генерального директора КНААПО Сергей Дробышев сообщил, что на предприятие от разработчиков поступила необходимая документация на самолет, "мы ее прорабатываем и запускаем в производство".

Господин Дробышев рассказал: "Это детали конструкции самолета, трудоемкие в изготовлении, требующие большой степени механической обработки и длительного времени: элементы планера самолета, лонжерон крыла и др. Сейчас мы изготавливаем пробные

образцы, чтобы отладить технологию". Детали длительного цикла изготовления определяют сроки цикла постройки самолета.

По словам специалистов, нарушение сроков их выполнения (от нескольких месяцев до года) чревато срывом сроков производства самолета. "Есть план изготовления самолета RRJ: во втором полугодии 2006 года нужно собрать первый самолет и приступить к его испытаниям, к сентябрю 2007 года должна начаться его коммерческая продажа. Чтобы уложиться в эти сроки, нам необходимо сейчас приступить к производству деталей длительного цикла изготовления", — пояснили в КНААПО.

Сейчас на заводе осуществляется этап подготовки производства: отработка документации, оснащение цехов для сборки самолета и изготовления агрегатов. Техническое перевооружение — приобретение станочного парка, отладка технологических процессов — идет в основном за счет собственных средств КНААПО. Завод заключил договор с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" на изготовление опытных образцов. В завершающей стадии — подготовка договора по изготовлению опытного самолета на КНААПО.

Кроме того, в Комсомольске-на-Амуре создается филиал "Гражданских самолетов Сухого". Планируется, что он начнет работу через месяц. "Филиал будет отвечать за большую часть работ, в том числе за окончательную сборку самолета и заводские испытания", — сообщил Сергей Дробышев.

*источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"  
25.03.05*

## НАПО ГОТОВИТСЯ К НАЧАЛУ ПРОИЗВОДСТВА RRJ

Как сообщил главный инженер Новосибирского авиационного производственного объединения (НАПО), входящего в Холдинг "Сухой", Владимир Манохин, в настоящее время на предприятии идет активная подготовка к запуску весной этого года производства первых деталей нового самолета семейства российских региональных самолетов RRJ (Russian Regional Jet). Компания "Гражданские самолеты Сухого" готовит рабочие проекты на конструкцию планера и систем самолета, которые будут переданы НАПО согласно утвержденному графику работ по проекту.

На НАПО будет производиться примерно 40% деталей нового регионального самолета. Это головная его часть (кабина и часть фюзеляжа), вертикальное и горизонтальное оперение самолета, вспомогательная

силовая установка. Окончательная сборка RRJ будет производиться в Комсомольске-на-Амуре.

В рамках технического перевооружения на предприятии в Новосибирске выполнен комплекс работ по реконструкции цехов для размещения нового оборудования под производство RRJ.

Первый авиалайнер нового семейства должен подняться в воздух в 4-м квартале будущего года. Планируется, что рынок этих машин распределится следующим образом - до 70% самолетов будет поставляться на экспорт, остальные 30-35% - на внутренний рынок.

*источник: компания "АХК "Сухой"  
21.03.05*

## ИРАН ХОЧЕТ КУПИТЬ У РОССИИ ПЯТЬ ПАССАЖИРСКИХ ТУ-204

Российский разработчик самолетов ОАО "Туполев" и государственный экспортер авиатехники "Авиаэкспорт" готовят контракт на поставку в Иран пяти среднемагистральных пассажирских самолетов Ту-204-100, сказал Reuters директор по общим вопросам компании Туполев Александр Затучный. "Эти переговоры приближаются к заключительной стадии", - отметил он, добавив, что заказчиком выступает одна из государственных авиакомпаний Ирана.

По его словам, стороны обсуждают опцион на поставку еще десяти самолетов Ту-204. Затучный не назвал сумму сделки и сроки подписания контракта, уточнив, что после начала финансирования процесс производства самолетов этого типа может занять полтора-два года.

Источник: [www.aksnews.ru](http://www.aksnews.ru)  
25.03.05

## "ЮТЭЙР" И CONTINENTAL AIRLINES ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ATR-42

Американская компания Continental Airlines Inc поставит российскому перевозчику 'ЮТэйр' (UTair Aviation) самолеты ATR-42.

На первом этапе, до июня авиакомпания 'ЮТэйр' получит два самолета ATR-42-320.

По словам Андрея Мартиросова, генерального директора авиакомпании, 'ЮТэйр' в перспективе заинтересована в эксплуатации порядка 15 воздушных судов данного типа.

Самолеты ATR-42 будут выполнять региональные перевозки. Сегодня на этих линиях 'ЮТэйр' эксплуатирует 30 самолетов Ан-24 и Як-40. Техническое обслуживание новых самолетов будет осуществлять недавно созданное дочернее предприятие компании - 'ЮТэйр-Техник'.

ATR-42-320 - турбовинтовой пассажирский самолет для региональных перевозок, разработанный франко-итальянским консорциумом ATR, входящим в европейскую аэрокосмическую корпорацию EADS.

Пассажирский салон оборудован креслами повышенной комфортности. Каждое место имеет индивидуальное освещение и вентиляцию, а также кислородное оборудование. Воздушное судно соответствует всем современным мировым требованиям по безопасности полетов и может выполнять полеты не только в воздушном пространстве России, но Европы и Америки.

Источник: [www.AVIA.RU](http://www.AVIA.RU)  
14.03.05

## РОССИЯ ПОСТАВИТ ВЕНЕСУЭЛЕ ДЕСЯТЬ ВЕРТОЛЕТОВ ЗА \$120 МЛН

Министерство обороны Венесуэлы и "Рособоронэкспорт" подписали контракт на поставку в Венесуэлу десяти российских военно-транспортных и боевых вертолетов. По мнению аналитиков и специалистов, речь идет о серьезном прорыве в области экспорта российских вооружений. Успешное выполнение контракта может стать основой для продвижения других видов российского оружия в Венесуэлу, чьи натянутые отношения с США предоставляют российским поставщикам серьезные преимущества.

Контракт на поставку в Венесуэлу десяти российских вертолетов подписали в конце прошлой недели генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов и министр обороны Венесуэлы генерал Хорхе Луис Гарсия Карнейро. По сообщениям венесуэльского информационного агентства Agencia Bolivariana de Noticias, речь идет о поставке шести вертолетов Ми-17В-5, трех вертолетов Ми-35М и одного вертолета Ми-26Т. "Это, безусловно, прорыв, - сообщил "Бизнесу" источник близкий к "Рособоронэкспорту". - Контракт важен, потому что помимо самих машин мы будем поставлять запчасти, проводить послепродажное гарантийное обслуживание, продлевать ресурс, проводить модернизацию, обучение летного персонала и наземных специалистов".

"Данный контракт - не первая поставка российского оружия в Венесуэлу, - говорит директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. - Во время визита Уго Чавеса в Москву был подписан контракт на поставку 100 тыс. автоматов Калашникова, велись переговоры о возможной поставке МиГ-29".

"Наши вертолеты очень конкурентоспособны по соотношению эффективность-цена, - говорит Руслан

Пухов. - Может быть, они более простые, но и значительно более дешевые по сравнению зарубежными аналогами - европейские машины не прошли в Венесуэлу по цене, а с США у них натянутые отношения".

По сообщениям венесуэльской прессы, российские вертолеты станут частью парка из 33 машин и будут использоваться для решения целого комплекса задач, главным образом - в приграничных с Колумбией районах.

Выполнение контракта открывает хорошие перспективы для российского оружия в Венесуэле. "Если Россия без срывов выполнит контракты по АК и по вертолетам в Венесуэлу, появятся реальные шансы предложить им наши системы ПВО и МиГи, так как в силу плохих отношений с США американцы не хотят модернизировать их парк F-16, - считает Руслан Пухов. - До нынешнего контракта официальные поставки наших вертолетов были лишь в Колумбию и на Кубу, в Мексику был реэкспорт через Украину".

Для Ростовского (Ми-26 и Ми-35) и Казанского (Ми-17) вертолетных заводов венесуэльский заказ означает дополнительную загрузку и прибыль до конца 2007 года. "Скорее всего, еще до фактического подписания контракта заводы за свой счет провели подготовительные организационные и технические мероприятия по ускорению производства вертолетов, - говорит источник из ВПК. - Поэтому вполне вероятно, что первая партия будет поставлена уже через шесть-семь месяцев, а весь контракт будет выполнен в следующем году".

Источник: газета "Бизнес"  
14.03.05

## "ИРКУТ" ЗАШЕЛ ВО ФРАНЦИЮ С УЧАСТИЕМ ЕВРОПЕЙСКОГО АВИАКОНЦЕРНА EADS

Как стало известно "Ъ", ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" перевела на свой баланс 100% акций французской компании Irkut Seaplane S.A.S., ранее принадлежавшие "дочке" "Иркута" — голландской фирме Irkut International.

Предприятие Irkut Seaplane было создано для продвижения на мировом рынке самолетов-амфибий Бе-200 с участием европейского авиаконцерна EADS. В компании перевод акций объясняют процессом консолидации активов НПК. В результате перевода акций будет осуществляться более жесткий контроль над Irkut Seaplane. Аналитики считают, что опыт EADS поможет "Иркуту" в продвижении Бе-200 на мировых рынках.

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 1997 году ОАО "НПК "Иркут" получил самолет-амфибию Бе-200 вместе с пакетом акций Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК) имени Бериева. Первым заказчиком Бе-200 стало МЧС РФ, контракт с которым предусматривает поставку семи самолетов Бе-200ЧС до 2007 года. Две машины уже переданы в министерство, еще три машины должны быть поставлены в апреле-мае этого года.

В феврале ОАО "НПК "Иркут" объявила о подписании протокола о планах поставки восьми самолетов-амфибий Бе-200 крупнейшей американской пожарной компании Hawkins & Powers. Объем сделки в случае ее утверждения превысит \$230 млн.

В августе 2004 года ОАО "НПК "Иркут" предоставило один Бе-200 в лизинг департаменту граждан-

ской защиты Италии (Protezione Civile). При этом корпорацией совместно с EADS ведутся переговоры о поставках Бе-200 в Хорватию, Турцию и Китай, а также в страны Средиземноморья и Юго-Восточной Азии, которые могут начаться в 2006-2007 годах.

Вчера стало известно, что ОАО "НПК "Иркут" перевела на свой баланс 100% акций французской компании Irkut Seaplane S.A.S. Пресс-секретарь НПК "Иркут" Елена Федорова объяснила передачу акций на баланс корпорации проводимой консолидацией активов. Предполагается, что в результате НПК "Иркут" получит более жесткий контроль над Irkut Seaplane.

Госпожа Федорова напомнила, что НПК "Иркут" и EADS в 2004 году объявили о создании совместного предприятия EADS Irkut Seaplane S.A.S. для продвижения на мировом рынке самолетов-амфибий Бе-200RR с установленными двигателями Rolls-Royce BR715. Предполагается, что летные испытания этой модификации пройдут в 2006-2007 годах. С 2008 года могут быть начаты поставки заказчикам.

Аналитик компании "Брокеркредитсервис" Вячеслав Жабин считает, что консолидация активов является обычной практикой. По поводу поставок Бе-200 на зарубежный рынок господин Жабин отметил, что "Иркут" и EADS объявили об этих целях после сильнейших пожаров, прошедших в США и Европе.

"У этих машин большое будущее, однако у "Иркута" не было опыта продвижения такого рода продукции на мировых рынках, а она довольно специфична. Собственно, поэтому и был выбран EADS", — говорит аналитик. "EADS — классический представитель оборонки "по западному", а "Иркут" — по российскому образу. Вот они и нашли друг друга", — отметил господин Жабин.

*источник: газета "Коммерсантъ-Иркутск"  
25.03.05*

## НПК "ИРКУТ" ЗАКЛЮЧИЛА ДОГОВОР С ОАО "ФОНДОВАЯ БИРЖА РТС" НА ЛИСТИНГ СВОИХ АКЦИЙ

НПК "Иркут" сообщает о заключении договора с ОАО "Фондовая биржа РТС", на основании которого осуществляется листинг ценных бумаг. Договор о листинге обыкновенных именных бездокументарных

акций НПК "Иркут" с ОАО "Фондовая биржа РТС" был заключен 11 марта 2005 г.

*источник: ИА "Финмаркет"  
14.03.05*

## БЕ-200 БУДУТ ДЕЛАТЬ ДЛЯ КОРПОРАЦИИ ИРКУТ

Таганрогский комплекс имени Бериева будет делать самолеты-амфибии для корпорации "Иркут". Компании заключили сделку на 4,5 миллиона долларов. Договор на внеочередном собрании одобрили акционеры комплекса имени Бериева.

Таганрогское предприятие будет выполнять опытно-конструкторские работы по самолету Бе-200. Базовый вариант амфибии предназначен для туше-

ния лесных пожаров, но модификации самолёта позволят использовать его для перевозки грузов и пассажиров, поисково-спасательных операций и патрулирования прибрежных зон.

*источник: сайт "Дон-ТР"  
11.03.05*

## ОБЪЕМ ДОГОВОРОВ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ ЗАО "ОБОРОНПРОМЛИЗИНГ" В 2004 ГОДУ, СОСТАВИЛ \$40 МЛН.

В соответствии с федеральной целевой программой реформирования ОПК в 2003 году по инициативе и при участии ФГУП "Рособоронэкспорт" было создано ЗАО "Оборонпромлизинг" с целью повышения конкурентоспособности выпускаемой предприятиями оборонно-промышленного комплекса продукции и материально-технического перевооружения предприятий.

Объем договоров, заключенных ЗАО "Оборонпромлизинг" в 2004 году, составил 40 млн. долларов США. В настоящий момент на стадии подписания находятся договоры лизинга на сумму более 50 млн. долларов США, а к концу 2005 года планируется заключить договоры на общую сумму до 100 млн. долларов США.

ЗАО "Оборонпромлизинг" обеспечивает комплексную поставку всех видов необходимого предприятиям оборудования от ведущих российских и зарубежных производителей с комплектом услуг по пуско-наладке, гарантийному и постгарантийному обслуживанию и полным комплексом внешнеэкономических, экспедиторских и таможенных услуг.

Клиентами ЗАО "Оборонпромлизинг" являются ОАО "Корпорация "Тактическое ракетное вооружение", ФГУП "Адмиралтейские верфи", ОАО "Московский радиотехнический завод", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" и другие. Причем предприятия ОПК, имеющие экспортные контракты, заключенные ФГУП "Рособоронэкспорт", имеют не только льготные условия финансирования, но и возможность существенно упростить процедуру закупки оборудования.

ЗАО "Оборонпромлизинг" осуществляет работу через ведущие российские банки, такие как Внешторгбанк, Сбербанк РФ, Еврофинанс-Моснарбанк. При поставке оборудования зарубежного производства стоимость финансирования составляет от 5% годовых, а при поставке отечественного оборудования - от 9% годовых.

В условиях нехватки оборотных средств и непростых условий кредитования предприятий финансово-кредитными структурами лизинг предоставляет предприятиям возможность приобрести современное оборудование. Также важнейшим стимулом совершения лизинговых сделок является наличие правового и, прежде всего, налогового режима, установленного в Российской Федерации.

Механизм лизинга обеспечивает:

- официальное использование возможностей легальной оптимизации финансовых потоков и налоговых выгод;
- возможность отсрочки платежа за оборудование, приобретаемое лизинговой компанией с распределением лизинговых платежей по времени, соответствующему сроку окупаемости оборудования;
- использование ускоренной амортизации с коэффициентом не выше 3. При этом лизинговые платежи рассматриваются как операционные расходы, включаемые в себестоимость продукции, и относятся на затраты в полном объеме с учетом всех накладных расходов.

В результате предприятие получает налоговую экономию, величина которой определяется как сумма лизинговых платежей, умноженная на ставку налога на прибыль (24%).

Другим направлением деятельности ЗАО "Оборонпромлизинг" является возвратный лизинг, а именно: ЗАО "Оборонпромлизинг" выкупает принадлежащее предприятию оборудование и передает его же в лизинг. В качестве примера здесь можно привести работу с ФГУП "ММПП "Салют". Предлагаемая схема позволили предприятию сократить оставшийся срок амортизации в три раза и отнести все лизинговые платежи к расходам, связанным с производством и реализацией. Кроме того, предприятие получает кредит, который в отличие от банковского полностью относится на себестоимость. Возможна также схема, при которой ЗАО "Оборонпромлизинг" выкупает у предприятия устаревшее оборудование, модернизирует его и после этого передает его в лизинг. По такой схеме в настоящее время ведутся переговоры с ОАО "Волго-балтийская компания".

В результате указанной сделки будет обновлен парк речных и морских транспортных средств путем полной или частичной модернизации. На стадии подписания находится договор лизинга, в ходе исполнения которого будет модернизирован танкер СТ - 1321 для перевозки жидкой химии и нефтепродуктов. Общая сумма договора лизинга составит около 4 млн. долларов США.

*источник: "Derrick.ru"  
02.03.05*

## ВЭБ НАМЕРЕН ИНВЕСТИРОВАТЬ В РАЗРАБОТКУ САМОЛЕТА ECLIPSE 500

Внешэкономбанк (ВЭБ) подписал Меморандум о договоренности с люксембургской компанией "Эклипс Авиэйшн Истерн Юроп" и российской "Эклипс Авиэйшн Рус". В соответствии с этим документом, Внешэкономбанк выразил намерение инвестировать средства в разработку и реализацию на территории Восточной Европы, а также СНГ продукции гражданской авиационной техники — самолета Eclipse 500.

Согласно меморандуму, "Эклипс" намеревается производить и реализовывать самолет Eclipse 500. Компания "Эклипс" обладает правами на производство и сборку самолета Eclipse 500 или любых его компонентов территории Восточной Европы, а также СНГ. В настоящее время "Эклипс" планирует постро-

ить и/или модернизировать уже существующие заводские площадки на этой территории, что позволит компании осуществлять сборку и производство самолета в местном масштабе. По расчетам "Эклипс", стоимость заводов по производству и сборке самолетов составит приблизительно \$300 млн.

Участие в меморандуме носит для Внешэкономбанка инвестиционный характер. Реализация этого документа будет способствовать развитию в России новых передовых технологий, в частности, гражданского авиастроения.

*источник: ИА "РосБалт"  
03.03.05*

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Кондолиза Райс не смогла продать Индии истребители F-16	23
All Nippon Airways купит 110 авиадвигателей Rolls-Royce за \$1 млрд	23
Билл Гейтс будет строить самолеты	24
Пентагон в пять раз увеличит флот летающих роботов	24
BOEING строит "переламывающийся грузовик"	24
Новый MD 520N для вертолетного центра GALS	24
ЕС готов возобновить переговоры о субсидиях Boeing и Airbus	25
Airbus и Boeing начнут сначала	25
Пентагон разрабатывает новый суборбитальный беспилотный летательный аппарат	25
Airbus организует проверку хвостовых частей всех A310 и A300	26
Создание сети ТОиР самолетов Airbus	26
Airbus: В ближайшие 20 лет КНР понадобится приобрести 1 тыс. 790 пассажирских самолетов на сумму в 230 млрд долл.	26
Air France KLM может купить 7 Boeing 777 примерно за \$1,5 млрд	27
Boeing представил один из самых грозных истребителей	27
Испания с другими странами ЕС построит самолет Eurofighter	27
Mahan Air берет A320 вместо Ту-154	27
Чешской авиастроительной компании предъявлен ультиматум	27

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### КОНДОЛИЗЗА РАЙС НЕ СМОГЛА ПРОДАТЬ ИНДИИ ИСТРЕБИТЕЛИ F-16

Госсекретарь США Кондолиза Райс провела переговоры с индийским правительством о возможных закупках американских истребителей F-16 Вооруженными силами страны, сообщается на сайте телеканала CNN.

По окончании переговоров, на совместной пресс-конференции, в которой также участвовал министр иностранных дел Индии Натвар Синх, Райс заявила, что стороны всесторонне обсудили эту проблему, но прийти к какому-либо решению не смогли. Никаких конкретных договоренностей достигнуто не было.

Основным противоречием, которое возникло между двумя сторонами, стал вопрос о поставках истребителей в Пакистан. Вашингтон настаивает на том, что Индия и Пакистан имеют право покупать эти самолеты на одинаковых основаниях, однако Дели утверждает, что их следует продавать только индийским ВВС.

Пакистан уже имеет 40 истребителей, которые были проданы ему в 80-х годах прошлого века. Однако в начале 90-х Конгресс запретил эти продажи. Сразу по окончании визита в Индию Райс собирается отправиться в Пакистан, где она также проведет переговоры с руководством страны. Как и в случае с Дели, основным вопросом станет продажа F-16 Исламабаду.

Другим важным пунктом повестки дня на переговорах с Индией стал вопрос о строительстве нефтепровода из Ирана в Индию. США, которые обвиняют Иран в противозаконном создании ядерного оружия, настаивают на замораживании этого проекта, однако Индия утверждает, что у нее никаких спорных вопросов с Ираном нет и, соответственно, оснований для прекращения строительства также не может быть.

Были ли как-либо увязаны вопросы о поставках истребителей в Пакистан и строительства нефтепровода из Ирана, не сообщается.

В настоящее время на вооружении ВВС Индии находятся истребители российского и французского производства, среди которых - Су-30МК, МиГ-29 и "Мираж". Недавно Дели объявил тендер на покупку 126 новых истребителей для национальных ВВС, в котором участвуют компании Lockheed Martin с F-16, SAAB с Gripen, Dassault с Mirage и российский МиГ-29. По экспертным оценкам, стоимость этого контракта может составить 4,5 миллиарда долларов.

Российские аналитики уверены, что самые большие шансы выиграть тендер - у российского истребителя. Дело в том, что F-16 может "не пройти" по политическим причинам, описанным выше, а шведский

самолет не вполне соответствует требованиям, предъявленным к новой машине.

Из оставшихся Mirage-2000 и МиГ-29 российский истребитель превосходит своего французского конкурента по тактико-техническим характеристикам, но если в конкурсе будут участвовать только эти машины, то победителями станут обе. По индийским законам, невозможно принять на вооружение самолет одной марки. Информация о том, кто победил в индийском тендере, должна быть опубликована в марте.

Между тем, F-16 в числе других американских машин были представлены на недавно закончившей свою работу авиационной выставке Aero India 2005. Кроме них на американской площадке находились два истребителя F-15, транспортный самолет Hercules, самолет-разведчик Orion, а также F-22 Raptor.

Ни один из американских истребителей не был куплен во время выставки, однако американцы все равно поставили рекорд - заключили самый большой контракт. Компания Boeing договорилась с индийцами о поставке 20 пассажирских авиалайнеров. Стоимость этого контракта составила 1,26 миллиарда долларов.

Истребители F-16, предназначенные для завоевания господства в воздухе, производятся компанией Lockheed Martin с 1979 года. С тех пор они пережили несколько модернизаций, самая масштабная из которых началась в прошлом году и закончится в мае.

В ходе нее планируется переоснастить весь американский парк этих машин - 650 истребителей, которые размещены в разных странах мира. Стоимость программы составляет 1,6 миллиарда долларов. Усовершенствования, как утверждают представители американских ВВС, призваны улучшить боевые качества машин. В первую очередь истребителям увеличивают радиус действия с тем, чтобы их можно было использовать на удаленных театрах военных действий.

На самолетах также устанавливают новое электронное оборудование. В частности, данные о скорости, высоте и других параметрах полета у модернизированных F-16 проецируются непосредственно на стекло шлема пилота. До сих пор они проецировались на переднюю часть фонаря кабины. Новейшая радиоэлектроника позволяет преодолевать установленные противником помехи, современные системы целеуказания будут намного точнее определять самолеты и другие вражеские объекты.

*источник: сайт "Lenta.Ru"  
16.03.05*

### ALL NIPPON AIRWAYS КУПИТ 110 АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ROLLS-ROYCE ЗА \$1 МЛРД

Японские авиалинии All Nippon Airways Co. Ltd. подписали контракт с британской компанией Rolls-Royce Plc на поставку 110 двигателей для самолетов Boeing 787 на сумму \$1 миллиард.

Об этом All Nippon Airway, второй по величине авиаперевозчик в Японии, сообщил в четверг.

*источник: ИА "Reuters"  
03.03.05*



## БИЛЛ ГЕЙТС БУДЕТ СТРОИТЬ САМОЛЕТЫ

Билл Гейтс увлекся авиастроением, став вторым по значимости акционером компании Eclipse Aviation. Исполнительный директор этой компании - также выходец из Microsoft. Творцы Windows будут способствовать появлению пассажирских самолетов

нового типа, в которых роль многих механических узлов возьмет на себя ПО и электроника.

*источник: Клерк.Ру  
25.0.05*

## ПЕНТАГОН В ПЯТЬ РАЗ УВЕЛИЧИТ ФЛОТ ЛЕТАЮЩИХ РОБОТОВ

Пентагон в пять раз увеличит флот беспилотных летательных аппаратов Predator, которые выпускает компания General Atomics Aeronautical Systems, сообщается на сайте Sign on San Diego.

Командование ВВС собирается потратить на эти цели 5,7 миллиарда долларов. На эти деньги будет закуплено 144 беспилотных летательных аппарата. Они составят 12 эскадрилий, по 12 штук в каждой.

В настоящее время на вооружении американских военно-воздушных сил находятся три эскадрильи Predator. Стоимость каждого аппарата составляет 4,5 миллиона долларов. Это намного меньше, чем та сумма, которую потратят на эту программу, однако она включает в себя, помимо собственно самолетов, еще и необходимую дорогостоящую инфраструктуру

- наземные комплексы управления, а также другую аппаратуру, включая спутники.

Обычно ВВС закупает комплекс из четырех машин, к которым прилагается комплекс управления. Стоимость этого "пакета" составляет 40 миллионов долларов, однако она может быть больше, в зависимости от оборудования, которое установлено на этих аппаратах.

Всего за прошедшее десятилетие было построено 126 самолетов. С 2002 года их боевые потери составили 26 единиц. Всего в результате авиакатастроф и других причин было безвозвратно утеряно 46 Predator.

*Источник: Lenta.Ru  
22.03.05*

## BOEING СТРОИТ "ПЕРЕЛАМЫВАЮЩИЙСЯ ГРУЗОВИК"

Компания Boeing строит уникальный транспортный самолет "Большой грузовой фрахтовщик", который будет использован в производстве первого в мире углеродного авиалайнера. Large Cargo Freighter строится на базе модели 747-400, но будет существенно отличаться от нее.

Главное новшество - это откидывающаяся вбок хвостовая секция, открывающая доступ в необычайно широкий грузовой отсек. В этом отсеке будут возить крупногабаритные детали авиалайнера 787 Dreamliner - с заводов-изготовителей, расположенных в разных странах, на главное сборочное предприятие компании.

Однако, по задуманной технологии, на сборочный завод должны поставляться очень большие секции фюзеляжа. Именно для них и нужен Large Cargo

Freighter. Сертификация летающего "грузовика" должна состояться в 2006 году, а в 2007-м он начнет свои рейсы - одновременно со стартом производства лайнеров 787-й серии.

Перспективная модель Dreamliner интересна тем, что она станет первым в мире авиалайнером, почти полностью выполненным из углеродных композитов. Это обещает существенное снижение веса и экономию топлива (на 20% экономичнее, чем самые современные лайнеры сопоставимого класса).

На линии углеродный авиалайнер должен выйти в 2008 году. Компания Boeing уже получила твердые заказы на 191 Dreamliner и еще несколько обязательств от авиакомпаний

*источник: Membrana.ru  
22.03.2005*

## НОВЫЙ MD 520N ДЛЯ ВЕРТОЛЕТНОГО ЦЕНТРА GALS

18 января 2005 года на фабрике компании MD Helicopters Inc., Аризона, США, состоялась торжественная передача нового вертолета MD 520N, под серийный номером 100, генеральному дистрибьютору по России и странам СНГ Вертолетному центру ГАЛС.

Это знаковое событие вызвало неподдельный интерес в авиационных кругах США и России. В церемонии приняли участие представители Вертолетного центра ГАЛС и управляющий состав MD Helicopters Inc.

MD 520N легкий многоцелевой пятиместный вертолет. Первый опытный вертолет совершил первый полет 1 мая 1990 г, первый серийный вертолет 28 июня 1991 г. Вертолет предназначен для гражданского и военного применения и эксплуатируется в 24 странах.

Вертолеты серии MD 520N являются одними из самыми экономичных и бесшумных вертолетов в мире. А благодаря применению новейшей системы компенсации крутящего момента несущего винта NOTAR (No Tail Rotor), без хвостового винта, в сочетании с дополнительным вертикальным стабилизатором, становятся одними из самых безопасных в мире.

Вертолетный центр ГАЛС планирует организовать презентацию ввода в эксплуатацию этого вертолета в России.

*Источник: компания "ГАЛС"  
18.03.05*

## ЕС ГОТОВ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ О СУБСИДИЯХ BOEING И AIRBUS

Европейский союз недоволен провалом переговоров о предоставлении субсидий компаниям Boeing и Airbus и выражает готовность к их возобновлению. В пятницу Вашингтон обвинил ЕС в блокировании переговоров и пригрозил передать дело в ВТО. "Я сожалею об этом одностороннем шаге о прекращении пе-

реговоров. Он преждевременный и излишний", - так прокомментировал действия США еврокомиссар по делам торговли Питер Мендельсон.

*источник: Газета.Ru  
20.03.05*

## AIRBUS И BOEING НАЧНУТ СНАЧАЛА

Американские власти обвинили Евросоюз в срыве переговоров по взаимному сокращению государственной поддержки авиастроительной промышленности. Конфликт Америки и ЕС стал продолжением борьбы крупнейших мировых авиакомпаний - американского Boeing и европейского Airbus.

11 января текущего года участники конфликта объявили о том, что условия снижения субсидий предприятиям авиапрома согласованы. Но теперь спор вновь может быть вынесен на суд юристов Всемирной торговой организации. Если это произойдет, то конфликт между ЕС и Америкой станет крупнейшим разбирательством за всю историю существования ВТО.

"Несмотря на наши старания, Евросоюз не намерен отказываться от субсидий. 11 января порядок сокращения государственной помощи предприятиям гражданского авиастроения был согласован с представителями ЕС. Но за 2 последних месяца они отказались от достигнутых договоренностей. Теперь ЕС ищет возможности для того, чтобы пересмотреть условия нашего соглашения", - заявил пресс-секретарь торгового представителя США Ричард Миллс после окончания телефонных переговоров между заместителем госсекретаря США Роберта Зеллика с главой торговой комиссии ЕС Питером Мендельсоном.

Евросоюз отреагировал на резкие заявления американских чиновников довольно холодно. "Питер Мендельсон крайне удивлен тем, что американские коллеги позволили себе сделать подобные высказывания перед прессой, - сказал пресс-секретарь представительства Еврокомиссии в Вашингтоне Энтони Гуч. - Если господин Зеллик заявляет о провале переговоров, то представители Еврокомиссии не были об этом проинформированы".

Конфликт Америки и ЕС, разгоревшийся из-за господдержки предприятий авиастроительной индустрии, стал продолжением борьбы крупнейших мировых авиакомпаний - американского Boeing и европейского Airbus.

Конкуренция на авиастроительном рынке, объем которого составляет порядка \$50 млрд в год, давно вышла на правительственный уровень. Представители Boeing не скрывают, что последние решения влас-

тей США приняты в интересах и по инициативе концерна. "Мы продолжаем оказывать поддержку действиям правительства, направленным на борьбу с государственным субсидированием концерна Airbus. Незаконная госпомощь - это главное препятствие для развития отношений с коллегами из Европы", - заявила пресс-секретарь представительства Boeing в Вашингтоне Аманда Лэндерс.

6 октября 2004 года власти США подали жалобу во Всемирную торговую организацию, в которой обвинили Airbus в получении незаконных государственных субсидий на \$15 млрд в период с 1967 года. В ответ ЕС обвинил Америку в предоставлении незаконной помощи Boeing в размере \$23 млрд.

По данным европейских чиновников, американский авиакомпания получал выгодные госконтракты на льготных условиях, необоснованные налоговые послабления, а также финансовую помощь со стороны Японии, на территории которой размещены заводы Boeing по сборке крыльев и фюзеляжей для лайнеров.

В декабре 2004 года Америка и ЕС приняли решение урегулировать возникшие разногласия в рамках двустороннего сотрудничества. Но, по всей видимости, переговоры зашли в тупик. "США намерены придерживаться договоренностей, достигнутых 11 января. Но если ЕС откажется им следовать, то конфликт вновь будет выведен в юридическую плоскость", - заявил Ричард Миллс.

По словам одного из высокопоставленных американских чиновников, которого цитирует агентство Reuters, Евросоюз требует подключить к переговорам представителей Японии. Также в ЕС очень недовольны тем, что американские компании-экспортеры получают существенные налоговые льготы, заявил источник. В то же время один из участников переговоров со стороны ЕС на условиях анонимности заявил, что "Европа имеет полное право давить на США по обоим из этих пунктов". "Америка непостижимо, иррационально отреагировала на обычные трудности, которые неизбежно возникают в процессе переговоров", - считает официальный представитель Евросоюза.

*источник: Газета.Ru  
21.03.05*

## ПЕНТАГОН РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЙ СУБОРБИТАЛЬНЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ

Министерство обороны США разрабатывает новый суборбитальный беспилотный летательный аппарат, способный достигать любой точки мира через два часа после старта с американской территории.

Как сообщила газета "Вашингтон пост", этот "космический самолет", передвигающийся на высоте порядка 30 тысяч метров со скоростью, в 5 раз превы-

шающей скорость звука, будет способен нести полезную нагрузку весом до 453 кг - в том числе обычные боеприпасы и разведывательное оборудование. Ожидается, что первое поколение таких летательных аппаратов будет принято на вооружение через 5 лет.

*источник: ИА "ИТАР-ТАСС"  
17.03.05*

## AIRBUS ОРГАНИЗУЕТ ПРОВЕРКУ ХВОСТОВЫХ ЧАСТЕЙ ВСЕХ А310 И А300

Самолетостроительная компания Airbus SAS заявила во вторник, что планирует обратиться к авиакомпаниям с просьбой проверить сотни произведенных ею самолетов. Это связано с тем, что 6 марта во время рейса Гавана - Квебек у А310 компании Air Transat отвалилась часть хвоста. Пилот сумел сохранить управление и вернуться в аэропорт Гаваны, никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.

По словам пресс-секретаря Airbus, компания планирует проверку хвостовых частей А310 и А300. В течение двух дней компания подготовит точные рекомендации и отправит их авиакомпаниям.

*источник: сайт "Газета.Ru"  
16.03.05*

## СОЗДАНИЕ СЕТИ ТОИР САМОЛЕТОВ AIRBUS

Airbus объявил о создании сети центров технического обслуживания и ремонта (ТОиР) самолетов Airbus. Эта инициатива направлена на обеспечение доступности высококачественных услуг по ТОиР для эксплуатантов самолетов Airbus в разных регионах земного шара.

Специализированные центры, предлагающие авиакомпаниям услуги по ТОиР, играют все более важную роль в обеспечении эксплуатации парка самолетов Airbus, поскольку тенденция к передаче этих работ сторонним организациям проявляется все сильнее. "После консультаций с заказчиками мы осознали реальную необходимость поиска путей формирования таких партнерских отношений с поставщиками услуг по ТОиР, которые позволили бы нам вместе выработать оптимальное соотношение цены и качества при обслуживании наших заказчиков", - сказал исполнительный вице-президент Airbus по вопросам послепродажного обслуживания Патрик Гавен (Patrick Gavin).

После успешного завершения начального этапа работы сети Airbus подписал соглашения о вхождении в сеть с 11 ведущими мировыми фирмами, специализирующихся в области технического обслуживания и ремонта авиационной техники: Air Canada Technical Services, Air New Zealand Engineering Services, EADS SOGERMA Services, Iberia Maintenance & Engineering, Sabena Technics, SIA Engineering Company, Singapore Technologies Aerospace, SR Technics Switzerland, TACA Aeroman, TAP Maintenance & Engineering и TIMCO Aviation Services.

Эти фирмы, первыми вошедшие в сеть, обладают огромным опытом обслуживания самолетов Airbus. Основу сети составляет деятельность, обеспечивающая постоянное улучшение качества услуг по ТОиР, предоставляемых участниками сети, и направленная на более полное удовлетворение потребностей заказчиков. Такая деятельность оптимизирует показатели эффективности обслуживания, планы их

повышения и решение вопросов обеспечения ТОиР для тех заказчиков, которые намерены выполнять его в сторонних организациях после получения самолетов.

Поскольку удовлетворение потребностей заказчиков является для Airbus первостепенной задачей, то в рамках специальной программы улучшения качества обслуживания (Customer Satisfaction Improvement Programme, CSIP) будет проведена оценка того, в какой степени услуги, предоставляемые участниками сети, удовлетворяют эксплуатантов самолетов Airbus.

"Удовлетворение интересов заказчиков является первостепенной задачей Airbus. Создание сети ТОиР является одним из основных способов достижения этой цели. Это естественный шаг, поскольку такая сеть станет звеном, замыкающим и дополняющим всю структуру хорошо налаженных отношений с нашими заказчиками и поставщиками", - отметил исполнительный директор Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert).

По мере увеличения спроса на самолеты созданная Airbus сеть будет постоянно расширяться. К ней будут присоединяться новые центры ТОиР, соответствующие предъявляемым Airbus требованиям.

Airbus, штаб-квартира которого находится в Тулузе, выпускает универсальное семейство самых современных магистральных гражданских самолетов. Он представляет собой транснациональную компанию, в которую входят конструкторские и производственные центры, расположенные во Франции, Германии, Великобритании и Испании, а также ее собственные дочерние компании в США, Китае и Японии. Акционерами Airbus являются Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS и фирма BAE Systems.

*источник: компания "Airbus"  
25.03.05*

## AIRBUS: В БЛИЖАЙШИЕ 20 ЛЕТ КНР ПОНАДОБИТСЯ ПРИОБРЕСТИ 1 ТЫС. 790 ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ НА СУММУ В 230 МЛРД ДОЛЛ.

Китаю в ближайшие 20 лет понадобится приобрести 1 тыс. 790 пассажирских самолетов на сумму в 230 млрд долл. Среди них доля малых самолетов составит не более 25%. По словам вице-президента компании Airbus. Аурена Руа, только получив эти самолеты, Китай сможет полностью покрыть растущие потребности в пассажирских и грузовых авиаперевозках. Airbus также отмечает, что за 20 лет Китай ста-

нет вторым по величине после США рынком сбыта самолетов, а пассажиро- и грузопоток в стране за 10 лет возрастет на 9,1% и 9% соответственно.

Всего, по мнению Airbus, потребность всех авиакомпаний в новых самолетах до 2023 г. составит 17 тыс. 300 машин.

*источник: ИА "РБК"  
08.03.05*

## AIR FRANCE KLM МОЖЕТ КУПИТЬ 7 BOEING 777 ПРИМЕРНО ЗА \$1,5 МЛРД

Авиакомпания Air France KLM намерена заказать семь новейших грузовых лайнеров производства компании Boeing Co. на сумму около \$1,5 миллиарда, сообщила французская газета La Tribune в пятницу.

Ожидается, что поставки самолета начнутся с конца 2008 года, сообщает газета, ссылающаяся на источники в профсоюзе.

Boeing борется с европейским производителем самолетов Airbus, контролируемым европейским аэрокосмическим концерном EADS, за первенство на мировом рынке судов для гражданской авиации.

источник: ИА "Reuters"  
25.03.05

## BOEING ПРЕДСТАВИЛ ОДИН ИЗ САМЫХ ГРОЗНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Компания Boeing представила на своем заводе в Сэнт-Луисе, Миссури, свою новейшую разработку - истребитель F-15K, сообщает Chosun. Самолет вооружен совершенным радаром, боковыми ракетами AIM-9X, ракетами Harpoon Block II и ракетами для наземного поражения SLAM-ER. По мнению компании, модель может считаться одним из самых грозных истребителей. Планируется, что 15 таких самолетов поступят к 2008 году на вооружение армии Сингапура, а 40 -

Южной Кореи. Корея намерена заплатить за эту партию около \$3 млрд. Первые два истребителя будут выпущены уже в октябре 2005 года.

По словам компании, над производством самолетов марки F-15 в данный момент работают около 1 тыс. человек.

источник: CNews  
18.03.05

## ИСПАНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ ЕС ПОСТРОИТ САМОЛЕТ EUROFIGHTER

Министры обороны Испании, Германии, Великобритании и Италии подписали совместное соглашение о выделении 16 миллиардов евро на вторую фазу реализации программы строительства нового боевого самолета Eurofighter.

Как сообщило Национальное радио Испании, на долю Испании придется 2,24 миллиарда евро или 14% всех капиталовложений в эту программу. Уже подписаны контракты на производство 236 таких машин, 33 из

которых поступят на вооружение испанских ВВС на смену нынешним американским самолетам F-18. В настоящее время ВВС Испании уже располагают восемью Eurofighter. Кроме того, предполагается, что новый боевой самолет будет поставляться и на экспорт. На эту тему уже ведутся переговоры с рядом стран, в том числе с Грецией, Швейцарией, Турцией и Сингапуром.

источник: ИА "РИА "Новости"  
22.03.05

## MAHAN AIR БЕРЕТ A320 ВМЕСТО TU-154

Западные авиационные источники сообщают, что иранская авиакомпания Mahan Air взяла в лизинг первый лайнер A320 (EP-MHK), ранее принадлежавший немецкой компании Blue Wings.

В настоящее время в парке Mahan Air находится 8 самолетов A300/310, выполняющих международные полеты и четыре Ту-154М, обслуживающие внутренние линии. Часть этих Ту-154 принадлежит авиакомпании "Омскавиа". Логично предположить, что в скором времени A320 заменят Ту-154, о желании прекратить эксплуатацию которых уже неоднократно высказывались иранские авиационные власти. Mahan Air планирует полностью перейти на западную технику к концу

текущего года. В 2003 году компания перевезла 1,3 млн. пассажиров.

Стоит отметить, что российские Ту-154 активно эксплуатируются в лизинге в Иране с 1992 года. За это время там успели побывать самолеты почти всех крупных компаний России, за исключением Аэрофлота, Пулково и еще нескольких главных российских перевозчиков. Однако большинство отечественных авиакомпаний давно вывело свои экипажи и лайнеры из Ирана.

источник: АвиаПорт.Ru  
04.03.05

## ЧЕШСКОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ ПРЕДЪЯВЛЕН УЛЬТИМАТУМ

Правительство Чешской Республики предъявило авиастроительному предприятию "Аэро водоходы" ультиматум с требованием до конца октября 2005 г. исправить свое финансовое положение и погасить всю задолженность. В противном случае будет инициирована процедура банкротства предприятия.

В октябре 2004 г. это предприятие полностью перешло в собственность государства. Чешское правительство за 45 млн дол выкупило долю, равную 35,3%, приобретенную в 1998 г. американской компанией "Боинг", и выплатило еще около 400 млн дол в счет погашения долгов предприятия.

В настоящее время компания "Аэро водоходы" находится в ведении чешского министерства промышленности и торговли. Правительство хотело бы полностью продать это предприятие какой-нибудь зарубежной авиастроительной компании. В худшем случае его придется распродавать по частям, так как шансы на улучшение его финансового положения, по оценкам специалистов, весьма сомнительны.

источник:  
газета "Военно-промышленный курьер"  
15.03.05

## ОБЗОР ПРЕССЫ

ЕАК соберет авиапром в кулак	29
Наш ответ "Боингу"	30
Новая монополия заряжена на скандал	31
Частно-государственное партнерство – необходимое условие возрождения российского авиапрома	33
Российский авиапром не спасет и миллиард долларов	33
"Первым делом – самолеты"	35
Надо быстро и жестко	35
Преодоление системного кризиса в "оборонке" требует комплексного подхода	37
Государственное регулирование и управление ОПК России	40
Программно-целевому управлению оборонным производством альтернативы нет	41
В ОПК России будут созданы интегрированные структуры	43
Быстрокрылый тихоход	44
Первым делом – вертолеты	45
Авиапромы Украины и России начали войну за региональный самолет	47
Деньги не дошли до авиализинговых компаний	48
Российские военные вторглись в Венесуэлу	49
Пентагон уверен, что венесуэльцы не смогут летать на российских "МиГх"	50
Bombardier переходит в следующий класс	50
Канадский налет	51
Постоянно доказывать право на существование	52
Специалисты NASA рекомендуют MSC.Nastran для разработки современных авиационных газотурбинных двигателей и энергетических установок	54
Инженерные центры AIRBUS И BOEING в Москве	56
"Сатурн" на международном салоне "Архимед – 2005": три "золота" и "серебро"	59

## ОБЗОР ПРЕССЫ

за март 2005 г.  
по материалам российских и зарубежных СМИ

### ЕАК СОБЕРЕТ АВИАПРОМ В КУЛАК

**14 марта 2005 года в Торгово-промышленной палате России прошел круглый стол "Перспективы развития авиационно-космического комплекса в 2005 году и его роли в решении задачи удвоения ВВП до 2010 года, вопросов создания в России единой авиационной компании, мер по совершенствованию налогового и таможенного законодательства в авиационно-промышленной сфере".**

Длинное название этого мероприятия открывало дискуссию вокруг важнейших проблем российского авиапрома: как создать единую авиационную компанию (ЕАК), как вернуть российским авиапроизводителям былой уровень конкурентоспособности за рубежом и как решить проблему старения авиапарка самой России.

Первая и главная проблема авиапромышленности РФ - это разобщенность отрасли, которая приводит к тому, что российские авиационные компании начинают конкурировать между собой на внешнем рынке, сбивая цену и переманивая покупателей. Председатель Федерального агентства по промышленности (ФАП) Борис Алешин привел пример, как конкурируют "МиГ" и "Сухой", предлагая одному и тому же иностранному покупателю машины разных типов и назначения, пытаясь прещеголять друг друга ценой и услугами. "МиГ" и "Сухой" не являются конкурентами. Первая компания производит легкие машины, а вторая - тяжелые", - подчеркнул Борис Алешин.

В сегменте гражданских самолетов разобщенность авиационных компаний России привела к тому, что доля мирового рынка для российских машин сократилась с 25% времен СССР до долей процента сегодня. И это тоже следствие того, что "Туполев", "Ильюшин" и другие компании выходят на рынок порознь и "конкурируют" друг с другом. Между тем им противостоят крупные национальные холдинги: Boeing, Airbus, Bombardier, Ebraer. И пока действия российских авиапроизводителей на внешнем рынке не будут четко согласованы, о возврате былых позиций можно даже не мечтать.

Тем не менее, и со стороны Минэкономразвития, и со стороны Минобороны, а также с других сторон высказываются опасения в том, что ЕАК задует соревновательное начало, традиционную конкуренцию между авиационными компаниями России. Но при этом забывается, что такая конкуренция полезна и плодотворна при поставке оборудования для самолетов, комплектующих, материалов, на рынке услуг и эксплуатации, но вредна и разрушительна на стадии

готового продукта - самолета. Поэтому, ЕАК призвана ликвидировать эту нездоровую конкуренцию между авиационными компаниями одной страны. "Конкуренция должна быть среди поставщиков второго и третьего порядка, а в верхнем подразделении компании (ЕАК - прим.) должно быть консолидированное управление", - разъяснил Борис Алешин.

Нынешняя разобщенность не позволяет задействовать мощный потенциал авиационных предприятий России. Например, по военной авиации российские компании до сих пор держат 25-26% мирового рынка. По вертолетам у нас - более 30%. А в производстве ряда авиаматериалов, например титана, мы и вовсе почти монополисты. Так, ВСМП "Ависма" производит 70% мирового титана, и в этом вопросе от нас зависят даже такие гиганты как Boeing и Airbus. Таким образом, если удастся создать ЕАК, Россия получит компанию, сопоставимую с названными американской или европейской фирмами.

Президент Торгово-Промышленной палаты России Евгений Примаков этот момент особо подчеркнул в своем выступлении: "Создание объединенной авиационной компании это, во-первых, укрепление наших позиций на рынке военных самолетов, во-вторых, возвращение в первую пятерку производителей гражданских самолетов".

ЕАК, как сообщил председатель ФАП Борис Алешин, будет создаваться в несколько этапов. Первый этап - создание консорциума, который произведет оценку активов российской авиационной отрасли. К марту 2006 года эта работа должна быть завершена. На данном этапе должна быть проведена консолидация госпакетов акций и подготовка их к внесению в уставной капитал ЕАК.

Второй этап - непосредственное создание концерна. До декабря 2006 года должно быть принято решение Правительства России, разработаны и приняты соответствующие законы и поправки в законодательство, подписан Указ Президента и проведены собрания акционеров. И уже в декабре 2006 года ЕАК должна появиться на свет. В ней планируется создать дивизионы военной, гражданской и военно-транспортной авиации, дивизионы сервиса и эксплуатации, а также лизинга и финансовых услуг.

Третий этап, уже в 2007 году и далее, состоит в постепенном увеличении уставного капитала единой компании, интеграции в ЕАК вертолето- и двигателестроения.

Кроме задач возврата и удержания позиций на внешнем рынке, на ЕАК возлагается и решение проблемы обновления самолетного парка самой России. В силу того, что воздушный флот РФ фактически не

обновлялся с начала 90-х годов и сейчас находится в критическом состоянии. ЕАК, консолидировав силы крупнейших КБ и авиазаводов, вполне способен решить эту задачу путем выпуска "кризисной линейки самолетов".

Что это означает? В каждом классе машин из имеющегося задела выбирается наиболее дешевая, простая в изготовлении и эксплуатации модель, и организуется ее массовое производство. Значение ЕАК состоит в том, что корпорация консолидирует производственные возможности авиазаводов на выполнение этой задачи.

Кроме того, как считает председатель Экспертного совета Госдумы России по вопросам авиационно-космического комплекса Александр Белоусов, структура ЕАК позволит применить "вариант чисто мобилизационного производства кризисного товарного ряда самолетов". В этом варианте заказчиком является государство, заказы оплачиваются из госбюджета, а лизинговым компаниям передаются уже готовые воздушные суда. Для решения неотложной задачи обновления самолетного парка, считает Белоусов, можно даже оставить в действии современные правила полетной безопасности, применяемые в России и СНГ, а не гнаться за европейскими нормами.

Но это не значит, что наши авиастроители собираются отставать от мирового уровня. По словам Александра Белоусова, под давлением сегодняшних трудностей можно пропустить одно поколение самолетов, но сразу же начать разработку моделей, существенно опережающих и сегодняшних, и завтрашних, и даже послезавтрашний стандарт.

Отличие концепции ЕАК от всего того, о чем говорилось и что предлагалось для авиационной промышленности России ранее, состоит в том, что это - реальный способ решения проблем авиапрома. Понятная структура авиастроительного холдинга, прозрачный и согласованный с законодательством порядок создания холдинга, нормальные условия взаимоотношений государства и частного бизнеса в этой сфере, а самое главное - четко поставленные цели. Концепция формирования ЕАК отвечает на вопросы: куда направить средства, какие модели авиатехники внедрять в производство, какие заделы создавать на будущее.

*источник: ИА "РосБалт"  
15.03.05*

## НАШ ОТВЕТ "БОИНГУ"

### **Единый российский авиахолдинг может быть создан через два года, как ответ на вызов мирового авиастроения**

Российский авиапром занимает 25% мирового рынка военной авиации, около 30% вертолетов и только доли процента объемов продаж магистральных гражданских самолетов. Эти данные приводились вчера на заседании организованного Торгово-промышленной палатой России "круглого стола" по проблемам развития национального авиационно-космического комплекса.

По словам руководителя Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина, окончательного варианта создания единой авиастроительной компании, главная задача которой - привлечь частные инвестиции, пока не существует. Однако, как подчеркнул чиновник, создание авиахолдинга - ответ на вызов мирового авиастроения. Как отметил г-н Алешин, к декабрю 2005 года будет завершено рассмотрение предложений по созданию авиахолдинга, а к марту 2006 года намечено определить механизм объединения. Окончательный вариант единой авиакорпорации будет выработан до конца 2006 года.

Борис Алешин полагает также, что необходимо увеличивать долю участия наших авиапредприятий в международной кооперации, например, в изготовлении магистральных самолетов компаний Airbus и Boeing. При этом, правда, главе Федерального агентства по промышленности напомнили, что наши зарубежные конкуренты соглашаются на расширение сотрудничества, но лишь при одном условии: реализовать на российском рынке без таможенных пошлин несколько своих лайнеров.

Надежды на суперхолдинг тем не менее у чиновников большие. Министр промышленности и энерге-

тики России Виктор Христенко недавно заявил, что к 2015 году объемы продаж российских магистральных и региональных пассажирских самолетов могут составить 5,9 млрд. долларов. По мнению министра, уже в 2007 - 2008 годах будет продаваться не 17 самолетов в год, как сейчас, а 40 - 50 лайнеров.

Генеральный конструктор, председатель совета директоров ОАО "Авиакомплекс им. С.В. Ильюшина" Генрих Новожилов отметил в разговоре с корреспондентом "Новых Известий", что самолеты полетят лишь в том случае, если появятся заказы и деньги. "Не знаю, как насчет десятков, но в принципе самолеты выпускать можно, - сказал авиаконструктор. - Что касается магистральных самолетов, то мы сегодня продаем то, что было сделано во времена СССР. Наши Ил-96-300 и грузовой Ил-96-400Т - вполне конкурентоспособные машины. А для того чтобы запустить новый самолет, нужны деньги, много денег. Это могут быть и деньги государства, и деньги заказчика".

В ходе дискуссии были высказаны претензии к существующему механизму заказа. Представители власти напрямую лоббируют продукцию "своих" КБ и авиационных предприятий на всех уровнях, вплоть до Госсовета.

Генеральный директор "Авиакомплекс им. С.В. Ильюшина" Виктор Ливанов по этому поводу резко заявил, что чиновники должны быть категорически исключены из процесса определения продуктового ряда. "Продуктовый ряд самолетов определяют только заказчик и производитель, - считает Виктор Ливанов, - а поддержка государства должна быть такой, чтобы в авиабизнес пошел частный капитал".

*источник: газета "Новые Известия"  
16.03.05*

## НОВАЯ МОНОПОЛИЯ ЗАРЯЖЕНА НА СКАНДАЛ

**"Дискуссия о путях развития авиапрома явно затянулась", – заявил 22 февраля президент Владимир Путин на заседании президиума Госсовета, на котором присутствовали главы регионов и директора авиастроительных корпораций.**

Глава государства выразил возмущение тем, что в дебатах по данному вопросу "групповые интересы вступают в противоречие с общенациональными", и тут же поставил задачу по разработке долгосрочной стратегии развития отечественной авиационной промышленности.

Президент отметил, что Россия "занимает позиции одного из главных экспортеров военной авиатехники, однако при этом налицо усиливающаяся неконкурентоспособность гражданской продукции". Правительству было дано поручение подготовить проект указа, содержащего план действий по созданию объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В состав целевой корпоративной структуры в виде холдинга должны войти отделения гражданской, военно-транспортной, роботизированной авиации, а также инженерный, испытательный и научно-технический центры и лизинговая компания. "Если это будет мощный кулак, то тогда нам удастся добиться результатов", – сделал вывод Владимир Путин.

Попытки создания на базе российского авиапрома единой структуры предпринимаются с 1999 года. Одним из последних это пытался сделать во время своего премьерства нынешний глава Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. Он прилагал усилия по перестройке всего ОПК и ратовал за превалирование частного капитала в этой отрасли. Но и его действия не увенчались успехом, главным образом из-за противостояния интересов различных отраслевых групп, каждая из которых предлагала свой вариант реструктуризации авиапрома.

В настоящее время начальник оборонщиков Алешин на фоне создания ОАК продолжает проводить ротации в директорском корпусе и уже сменил несколько десятков руководителей оборонных предприятий. При этом он не утруждал себя объяснением мотивов кадровых перемещений. По данным депутата Государственной Думы, члена комитета по безопасности Александра Хинштейна, около 30 директоров предприятий и головных институтов уже обратилось к президенту РФ с просьбой защитить российскую оборонную промышленность от произвола и уничтожения. Он предложил разобраться в ситуации с массовыми увольнениями и поручить комитету по промышленности, строительству и наукоёмким технологиям сделать соответствующий запрос в правительство.

За весь период попыток реформирования авиапрома, который длится уже почти шесть лет, противоборствовали два подхода. Приверженцы первого ратовали за создание единого холдинга разработчиков и производителей авиационной техники, другие – за формирование не одной, а двух конкурирующих авиастроительных компаний. Последнее предложе-

ние находило большую поддержку у руководителей оборонных предприятий, военных и экспертов. В одну из этих компаний планировалось включить РСК "МиГ", фирмы "Туполева" и "Камова", а в другую – "Сухого", "Ильюшина" и "Миля". Предполагалось, что компании будут параллельно заниматься разработкой и производством авиационной продукции – от истребителей и бомбардировщиков до боевых и транспортных вертолетов и гражданских самолетов.

Последнее заседание Госсовета, на котором было принято решение создать единую авиационную компанию, показало, что победила все-таки первая из ранее бытовавших версий модернизации авиационной промышленности. Стратегию формирования единого авиапрома присутствующим раскрыл министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко: контрольный пакет акций объединенной компании должен принадлежать государству. По его словам, на первом этапе доля государства составит 60-70%. В перспективе размеры государственного пакета могут быть изменены по усмотрению акционеров.

Главной целью создания ОАК, по заявлению министра, является "сохранение технологической независимости при создании новых поколений военной и гражданской продукции, сохранение России на мировом рынке военных самолетов, возвращение на рынок гражданского самолетостроения". Хотя если учесть, насколько упорно ведутся разговоры о привлечении в авиапром иностранного капитала и соответственно о расширении действующего сегодня 25-процентного долевого порога на продажу иностранным фирмам акций авиационных предприятий, то о технологической самостоятельности говорить не совсем логично.

По правительственному замыслу, ОАК будет иметь три уровня: головная управляющая компания (УК), производства боевой, транспортной, гражданской авиации и беспилотных аппаратов и спецзаводы. Впоследствии к ней планируется присоединить корпорацию "Вертолеты Миля", которая создается под руководством Рособоронэкспорта.

Управляющая компания будет осуществлять руководство процессом подготовки интеграции авиапрома. УК должна провести работу по согласованию действий руководителей частных предприятий, которые войдут в ОАК, и государства, а также подготовить проекты необходимых изменений ведомственных документов и законодательных актов. Впоследствии основной функцией УК будет отбор авиационных проектов. По некоторым данным, компанию возглавит и.о. президента "Иркут" Валерий Безверхний.

Объединение авиационной промышленности планируется провести в течение двух лет, и это "будет означать консолидацию всех активов самолетостроения России". По словам Христенко, в "компании найдут свое место и "Иркут", и "МиГ", и "Сухой", и "Туполев", и "Ильюшин", и соответствующие КБ, и сборочные заводы".

Основные усилия военного сектора ОАК должны быть направлены на модернизацию стратегических бомбардировщиков Ту-160, Ту-95 и Ту-22, а также на создание истребителя пятого поколения. Кроме того,



совместно с Украиной предполагается возобновить работы по восстановлению производства и модернизации стратегического военно-транспортного самолета Ан-124 "Руслан", по модификации двигателя для тяжелого военного транспортника Ил-76МФ с целью повышения его экономичности, а также по созданию средних и легких военно-транспортных самолетов на базе Ил-214 и Ил-112В.

На первом этапе оборот ОАК должен составить 2,5 млрд. долл. При том что на долю военной авиации будет приходиться 70%, а на долю гражданской - 30%. Новая компания должна войти в "пятерку" крупнейших мировых производителей авиационной техники. К 2018 году объем производства должен вырасти до 14 млрд. долл. при сохранении количества производственных мощностей и численности занятых в отрасли 500 тыс. человек. По словам главы рабочей группы Госсовета воронежского губернатора Владимира Кулакова, чтобы достичь этих показателей до 2015 года, необходимы ассигнования в объеме 35 млрд. долл. Однако в настоящее время схемы привлечения таких средств не существует, это признал и Владимир Путин.

Главы крупнейших российских авиастроительных компаний - "Туполев", "Сухой" и "МиГ" - подтвердили необходимость вхождения в ОАК. Генеральный директор и президент фирмы "Туполев" Игорь Шевчук заявил, что "инового пути, кроме как консолидация усилий по всем направлениям в области создания единой авиастроительной компании", сегодня не существует. Президент АХК "Сухой" Михаил Погосян полностью поддержал идею ОАК. Выход из создавшейся ситуации он видит только в ориентации на международный рынок. Аналогичным образом высказался и генеральный директор вечного конкурента "Сухого" корпорации "МиГ" Алексей Федоров. "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", - подчеркнул он.

Руководитель Федеральной антимонопольной службы РФ (ФАС) Игорь Артемьев 24 февраля заявил журналистам, что у его службы "никогда не будет положительного отношения к созданию подобных холдингов". Он считает, что если после реструктуризации доля отечественного авиапрома на мировом рынке будет составлять 10%, то нельзя говорить о каком-то доминировании. А вот на внутреннем рынке ОАК станет безусловным монополистом.

Глава ФАС предложил "критически рассмотреть обоснование создания этого холдинга", а также подчеркнул целесообразность "серьезной оценки внешней конкурентоспособности вновь создаваемой структуры". "Не надо делать так, чтобы холдинги создавались в массовом порядке, это штучный товар. Нужно создавать "хорошие" холдинги, так как в огромном количестве есть примеры создания "плохих" холдингов", - заявил Артемьев.

Он также констатировал, что Конституция РФ включает такие понятия, как "конкуренция" и "эконо-

мическая свобода", и если какая-либо структура будет создана не конституционно, то ее право на существование всегда можно оспорить в Конституционном суде. Хотя он тем не менее не исключил возможности того, что такая компания может работать - при условии, что это позволит вывести авиапромышленность из кризиса.

С этим высокопоставленным чиновником не совсем согласен член Совета по внешней и оборонной политике Виталий Шлыков. В комментарии "НВО" он выразил озабоченность по поводу того, что очередным шагом на пути создания авиационного холдинга с помощью механического объединения предприятий не решит проблемы авиационной промышленности, а "только на два года законсервирует кризисную ситуацию в авиапроме. Директора получат те же два года для дальнейшего раздела гигантской собственности".

Эксперт считает, что авиастрою нужно перекарать радикально. Авиапромышленность создавалась в другом государстве и работала по другим законам. Сегодня все изменилось. Поэтому структура данной отрасли должна соответствовать действительным потребностям государства и удовлетворять строгим законам спроса на мировых рынках.

Подлинная реструктуризация данной отрасли должна предусматривать закрытие ненужных и нерентабельных предприятий. Это очень сложная задача, чреватая социальными последствиями. Однако, как показывает опыт западных стран, другого пути оздоровления авиационной промышленности просто не существует.

К недостаткам нового плана правительства Шлыков относит и полное устранение внутренней конкуренции в сфере авиапроизводства, поскольку создается монополярная структура.

"Думаю, что и военных такой холдинг не очень устроит. Может сложиться такая ситуация, когда им будет просто не из чего выбирать. Военные будут вынуждены брать только ту технику, которую им предложит монополярный авиапром. А это не самый оптимальный путь развития военной авиации", - заключил эксперт.

Получается, что ОАК, еще не сделав ни одного шага вперед, уже содержит в себе бомбу замедленного действия. Как показывает практика, создание подобных гигантов - процесс очень сложный и инерционный, требующий перестройки большого количества внутренних административных механизмов. А это, как правило, ведет к замедлению множества отработанных функциональных процессов, что в период реконструкции, как правило, крайне негативно сказывается на результатах производственной деятельности.

Сегодня не совсем понятно, смогут ли уложиться инициаторы создания авиационного холдинга в отведенные им два года. И совсем уж неясно, кто рискнет выступить с заявлением о неконституционности появления нового образования и кого будут обвинять, если новому монополярному мастодонту от авиации вдруг не удастся прорваться на мировой рынок гражданской авиационной продукции или придется уступить свои позиции - на военном.

*источник: газета "Независимое военное обозрение"  
04.03.05*

**ОАК, еще не сделав ни одного шага вперед, уже содержит в себе бомбу замедленного действия.**

**Как показывает практика, создание подобных гигантов - процесс очень сложный и инерционный, требующий перестройки большого количества внутренних административных механизмов.**

## ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАРТНЕРСТВО – НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ ВОЗРОЖДЕНИЯ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА

**Организация частно-государственного партнерства является необходимым условием возрождения российской авиапромышленности и одной из мотиваций создания в России Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Об этом в ходе заседания "круглого стола", проходившего в Торгово-промышленной палате 14 марта по вопросу реформирования авиапрома, заявил руководитель Федерального агентства по промышленности Минпромэнерго Борис Алешин.**

По его словам, "государственные активы в авиапромышленности доминируют и очень велики". И на первый взгляд, казалось бы, что для реформирования отрасли "вполне достаточно ими правильно распорядиться и не создавать для этого ОАК, а лишь построить верную систему управления в рамках принятых федеральными органами решений", отметил Алешин. Однако в компаниях "Ильюшин", "Туполев", "Сухой" настолько разнородные активы, что в этих отдельно взятых АО невозможно принять согласованных решений. "Это одна из мотиваций, которая, в первую очередь нас подвигает изменить в некотором смысле сетевое управление" в авиапроме, заявил руководитель ФАП.

"Поскольку в компаниях есть активы и государственные, и частных предпринимателей, и крупных промышленных групп, то конечно, решения принимаемые исключительно государством, должны в какой-то мере ориентироваться и на интересы других акционеров". "И в этой ситуации компромисс, или как сейчас принято говорить организация частно-государственного партнерства, просто необходимы, иначе возникнет тупиковая ситуация", заявил Алешин.

"Хочу еще раз подчеркнуть, что важнейшим условием реформирования авиапрома является неущемление интересов ни государства, ни бизнеса, т.е. поиск компромисса, который обеспечивается путем оценки бизнеса и оценки активов частных компаний и государства. Это принципиальная вещь, на которой мы серьезно сконцентрированы", - подчеркнул Алешин.

По его словам, "просто так одним указом президента активы государственные и частные не объединишь. Поэтому избран "путь, согласно которому, все авиастроительные компании объединяются в консорциум, на первом этапе проводится оценка всех активов государственных и частных, а на последующем этапе и частые и государственные предприятия вносят свои активы в ОАК", сообщил Алешин.

При этом параллельно ведется работа по акционированию ряда авиапредприятий. В частности, по КАПО им.Горбунова рассматривается вариант приватизации, согласно которому государству будут переданы акции в объеме 75,5%, а в частном владении у Татарстана останется 24,5%.

В ближайшее время будет акционировано также ФГУП "РСК "МиГ" со 100% долей акций в управлении государства. Кроме того, готовятся предложения о консолидации всех государственных пакетов авиапредприятий и создание единого государственно-унитарного предприятия, которое в последующем внесет свой пакет активов в ОАК.

Окончательного варианта по формированию, стратегии и этапности ОАК, одобренного правительством, не существует, отметил Алешин. "Но мы близки к тому, чтобы подготовить версию, которая будет в установленном порядке внесена на рассмотрение правительства".

*источник: АРМС-ТАСС  
16.03.05*

## РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ НЕ СПАСЕТ И МИЛЛИАРД ДОЛЛАРОВ

**Российский авиапром не спасут даже масштабные государственные вливания. Отрасли необходима консолидация, правда, до сих пор не ясно, на каких конкретно условиях**

Даже если сейчас российской авиапромышленности выделить миллиард долларов, одно это уже не спасет ситуацию. В нынешнем состоянии отрасль просто не способна "переварить" такие деньги. Эту точку зрения высказал вчера на прошедшем круглом столе, посвященном созданию объединенной авиастроительной компании (ОАК) исполняющий обязанности президента корпорации "Иркут" Валерий Безверхний. "Следует признать, что отрасль тяжело больна, и процесс ее консолидации запоздал как ми-

нимум на 15 лет", - отметил он. Между тем очередная подготовленная Минпромэнерго концепция объединения до сих пор не обрела четких контуров. Несмотря на бесконечные заявления чиновников различных рангов о том, что проект уже вот-вот поступит в правительство, по словам руководителя Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина, окончательный вариант создания ОАК будет предложен лишь 1 декабря 2006 г. "В марте будущего года мы выйдем с документом, в котором предполагается оценить активы и механизмы включения в компанию предприятий", - сказал он.

До сих пор вопросов к новой концепции у представителей отрасли и сторонних экспертов больше, чем ответов. Хорошо уже одно: практически никто не высказывает сомнений в том, что объединять активы

все-таки стоит. Зато чиновники и представители авиапрома теперь любят пускаться в долгие объяснения, зачем нужна единая корпорация. Похоже, что именно столь добросовестная разъяснительная работа и тормозит сам процесс консолидации.

"На моей памяти это уже, по крайней мере, третья концепция объединения авиапрома, - признался в беседе с RBC daily один из участников круглого стола. - Все это обсуждается уже годами, и опять г-н Алешин говорит, что, мол, окончательного варианта даже для внесения в правительство до сих пор нет".

Много вопросов вызывает создание управляющей компании, которая должна будет принимать самые важные решения по ОАК, начиная от модельного ряда и заканчивая возможным закрытием ряда заводов. Интересно, что вчера Борис Алешин высказал и еще одну идею - объединить все государственные пакеты акций в одном унитарном предприятии, которое затем также примет участие в управлении корпорацией.

До сих пор не ясен вопрос и с долевым участием государства в ОАК. Видимо, чтобы не вызывать чрезмерного общественного волнения, г-н Алешин ска-

зал, что на первых порах доля государства в корпорации будет достигать 70%. Однако тут же оговорился: "В конечном документе мы предусматриваем долю участия государства в корпорации никак не меньше 25%".

Впрочем, участники круглого стола в итоге сошлись на мнении, что целесообразнее всего сразу выделить в корпорации несколько блоков (военная, гражданская, вертолетная авиация), и уже в зависимости от этого деления определять долю государства в них.

Например, по мнению председателя Экспертного совета Государственной думы по вопросам

авиации и космонавтики Алексея Белоусова, участие государства в военной авиации не должно быть менее 70%, а вот гражданскую практически сразу можно отдать "на откуп" частному бизнесу, который только тогда почувствует всю "прозрачность" отрасли и начнет наконец-то вкладывать в нее деньги.

Много нареканий вызывал у представителей Союза авиапромышленности (по чьей инициативе проводился круглый стол) и проект федерального закона, вносящий изменения в порядок приобретения прав на земельные участки, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, на которых расположены объекты авиапрома.

Данный проект подготовлен "в развитие" концепции. Как пояснил один из участников круглого стола, первоначально предполагалось, что все авиапромышленные предприятия получают земельные участки "автоматически", но затем решено было установить за них "символическую плату".

В итоге, как говорится в тексте заключения, подготовленного союзом по данному проекту, "несмотря на заявления о том, что выкуп земельных участков будет производиться по низкой цене, как показывают расчеты предприятий, в соответствии с законопроектом по сравнению с действующей цена выкупа с 2006 г. увеличится в 1,5-18 раз".

Кроме того, в проекте устанавливается явно завышенный размер арендной платы (до двух размеров земельного налога), а все вопросы по ее регулированию передаются на усмотрение администрации как собственника земельного участка.

Что же касается возможности участия в ОАК иностранных инвесторов, то и по этому вопросу у специалистов до сих пор нет единой точки зрения. По мнению генерального директора АК им. Ильюшина Виктора Ливанова, ни США, ни Европа сейчас не воспринимают Россию как полноправного партнера. Надеяться в такой ситуации на то, что, купив акции ЕАК, они кинутся восстанавливать наш авиапром, не приходится.

"Вместе с Национальной резервной корпорацией мы подали заявку на участие в новом проекте Airbus по созданию самолета А-350, - рассказывает г-н Ливанов. - Мы рассчитывали на 10-12%-ное участие в проекте, но пока европейцы в неформальных беседах говорят, что мы можем надеяться лишь на 1-2%, да и то при условии, что разрешим им ввезти сюда пару десятков самолетов бесплошно".

С мнением о том, что вряд ли России стоит допускать Boeing и Airbus в доленое участие ЕАК, согласен и генеральный директор "Ильюшин Финанс" Александр Рубцов. "Рассчитывать на то, что Boeing или Airbus будут особенно старательно развивать наш авиапром, не приходится, потому что и для США, и для Европы эта отрасль является стратегической, - сказал он RBC daily. - Совершенно очевидно, что расстать себе третьего конкурента им совершенно не на руку. Мы понимаем, что кооперация с ними на программном уровне была бы, конечно, интересна, что же касается участия в капитале, то тут пока у меня нет ясного ответа".

Наиболее перспективным большинство аналитиков считают сотрудничество России со своими бывшими покупателями, такими как Индия и Китай.

Как отметил Валерий Безверхний, на данный момент доля российской авиационной техники в общем объеме экспорта Индии сократилась с 90% до 10%.

"Индийцы честно признались, что, исключая последний контракт, больше ничего покупать у России не будут, - продолжает тему Виктор Ливанов. - Они согласны лишь на программное сотрудничество, в ходе которого смогут перенимать у нас какие-то технологии".

Однако подобного рода проекты пока очень плохо поддерживаются госчиновниками. Безуспешные попытки осуществить совместный проект по созданию военно-транспортного самолета были у "Ильюшина" с Индией, у АПК "Сухой" - с Францией по созданию беспилотного летательного аппарата. "Но пока законодательная среда не дает даже близко подойти к реализации подобного рода проектов, особенно военного назначения", - сетует Валерий Безверхний. "Подобные проекты должны иметь дипломатическую поддержку со стороны государства, - подытоживает г-н Ливанов. - Нам нужно форсировать эти процессы, иначе Россия навсегда потеряет даже свои традиционные рынки".

*источник: газета "RBC Daily"  
15.03.05*

**Что же касается возможности участия в ОАК иностранных инвесторов, то и по этому вопросу у специалистов до сих пор нет единой точки зрения. По мнению генерального директора АК им. Ильюшина Виктора Ливанова, ни США, ни Европа сейчас не воспринимают Россию как полноправного партнера. Надеяться в такой ситуации на то, что, купив акции ЕАК, они кинутся восстанавливать наш авиапром, не приходится.**

## "ПЕРВЫМ ДЕЛОМ - САМОЛЕТЫ"

**Виктор Рывтин, член совета директоров ОАО "Ключевский завод ферросплавов", член Академии инженерных наук РФ, доктор экономических наук, профессор, заслуженный металлург России, дает интервью ИТАР-ТАСС по вопросам реформы авиапрома**

- Путин поддержал план создания единой авиационной корпорации. С какими трудностями может столкнуться программа при воплощении ее с бумагами самолеты?

- Решение объединить авиастроителей в единый холдинг - стратегическое и единственно правильное решение. Но без финансирования приоритетных проектов оно так и останется на бумаге. Благими намерениями, известно, устлана дорога в ад. Так, в 2002 г была принята программа развития гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года. Планировалось, что к 2004 г в России будет производиться до 100 лайнеров в год. А фактически в прошлом году все отечественные заводы произвели всего 17 новых самолетов.

- В чем причина провала той программы?

- Одна из причин провала программы в том, что государство оказалось неэффективным собственником в авиапроме. Если говорить о привлечении частного капитала в авиапром, то это не просто. Любой авиационный проект требует миллиардных инвестиций с очень долгим, в 10-15 лет, сроком окупаемости. Учитывая достаточно дорогие кредитные ресурсы в России, ни один проект в авиастроении не может быть запущен без государственной поддержки. И если государство подойдет формально к решению создания новой авиационной корпорации, то на бумаге все так и останется.

- Сейчас Россия производит гражданских самолетов примерно на 70 млн долларов в год. Емкость отрасли авиаперевозок составляет в России около 6 млрд долларов ежегодно. И если государство не выполнит своих обязательств по обеспечению отечественных авиакомпаний современной отечественной авиатехникой, то к 2010 году оно может полностью потерять авиапром. Еще раз хочу подчеркнуть, что создание авиационной корпорации - абсолютно вер-

ное решение, его давно ожидали. Хорошо, что здравый смысл восторжествовал.

- Какие могут возникнуть трудности при объединении?

- Объединить наших отечественных авиастроителей - "Иркут", "МиГ", "Сухой", "Ильюшин", "Туполев" и других под одним флагом будет весьма трудно. Все со своими традициями и амбициями, быть зависимыми друг от друга они не очень-то и хотят. Поэтому здесь особенно нужна сбалансированная, умная, грамотная политика. И, конечно, государственная помощь и государственное финансирование. Иначе мы потеряем авиапром. Как сказал президент на заседании президиума Госсовета в Жуковском, от решения этого вопроса зависит лицо России, будет ли она интеллектуальной страной и или будет скатываться в разряд третьестепенных стран.

Я не могу не радоваться этому решению как рядовой гражданин и пользователь услуг авиапрома. Для меня, как металлурга, это тоже важно, потому как авиация не может существовать без качественной металлургии, без качественных сталей, сплавов. Ключевский завод ферросплавов работает на эту отрасль.

- Какие проекты должны финансироваться в первую очередь?

- Таких проектов достаточно много. В частности, создание среднемагистральных самолетов, которые использовались бы на внутренних авиалиниях. Емкость этого рынка - 138 самолетов в год. Это и есть основное направление - строить новые лайнеры, а не покупать самолеты с зарубежных свалок, которые носились не меньше наших воздушных "ветеранов".

По большому счету, не столь важно, за что братья для вытягивания страны. Примеры Германии и Соединенных Штатов, вытянувших себя из депрессии строительством современных автодорог, учит многому. Так и здесь - необходимо выбрать приоритетное направление. Пароль прозвучал - "самолеты". Это наукоемкая, объемная отрасль, которая потребует усилий многих людей для создания современных двигателей, авионики, потребует качественного металла. Она завяжет цепочку, которая вытянет экономику всей страны.

*источник: ИТАР-ТАСС  
март 2005 г.*

## НАДО БЫСТРО И ЖЕСТКО

**Юрий Ласточкин, Генеральный директор НПО "Сатурн": интервью газете "Время новостей" по вопросам реформы авиапрома**

В прошлом месяце Госсовет решил резко ускорить процесс объединения российской авиационной отрасли. Согласно графику, который обнародовал на том заседании министр промышленности и энергетики Виктор Христенко, консолидацию планируется провести за ближайшие два года. Тем не менее в отрасли есть руководители, которым этот срок кажется слишком долгим, а сам план - нереальным.

Генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин смотрит на проблемы авиастроения немного со стороны. Его фирма делает не самолеты. Зато она создает двигатели к половине моделей военных и гражданских самолетов, выпускаемых в России. Своей точкой зрения г-н Ласточкин поделился с обозревателем "Времени новостей".

- После того как концепцию создания в России Объединенной авиастроительной компании (ОАК) одобрил Владимир Путин, среди региональных и отраслевых руководителей эту идею принято только поддерживать. Тем не менее среди специалистов авиапрома критические голоса по поводу ОАК разда-

ются. Как вы лично прогнозируете исход очередной коренной реорганизации отрасли?

- Глядя на то, как это делается, я абсолютно ясно понимаю, чем это закончится. Сама по себе идея бесспорна. Объединение - единственный шанс выжить для самолетостроения. Мировая практика дает этому убедительные примеры. В Европе есть Airbus, в Америке есть Boeing, и они контролируют мировой рынок самолетов. Наше присутствие на этом рынке ограничивается пределами нашего государства плюс небольшими поставками самолетов в ряд других стран.

Крупные западные авиастроительные компании не возникли сразу, на пустом месте. Их история - это история слияний и поглощений с активным участием государства. В Америке этот процесс слияний продолжался в течение десятилетий. В Европе происходит то же самое. Европа сейчас активно догоняет Америку в производстве самолетов, а также в смежных областях (авионика, оружие) путем создания крупных конкурентоспособных компаний. Этот процесс идет очень динамично, но при этом он продолжается уже три десятилетия и развивается под жестким контролем правительств тех стран, которые участвуют в этой интеграции. Тридцать лет потребовалось, чтобы Airbus превратился из идеи в то, что он представляет собой сегодня: компанию №1 в мире по

производству гражданских самолетов. И это были тридцать лет слияний и поглощений.

Наша проблема в том, что у нас этого просто не происходит. В бытность Ильи Клебанова вице-премьером под его руководством была разработана концепция реструктуризации военно-промышленного комплекса, в том числе и авиастроения. Она не выполнена. Но это была не программа Ильи Иосифовича, а государственная программа. Кто ответил за то, что она не выполнена?

Мы сегодня, по сути, толчем воду в ступе. В прошлом месяце Госсовет принял какое решение?

Объединенной авиастроительной компании быть. Это примерно так же ново, как "Волга впадает в Каспийское море". "Быть!" - сказали уже несколько раз за последние годы.

- То есть в решении, принятом после февральского выездного заседания Госсовета в Жуковском, вы не видите принципиального шага?

- Безусловно, нет.

- А что, по вашему мнению, стало бы таким шагом? Немедленное административное объединение всех государственных предприятий отрасли?

- Говорильня наддела. Что мы обсуждаем? Авиастроительные компании должны быть крупными - это аксиома. Специалистам, работающим в отрасли, это давно очевидно.

Задача заключается не в том, чтобы объединить всех и вся. Задача государства - создать конкурентоспособную национальную компанию в сфере высоких технологий. Конкретно - в самолетостроении. Надо быстро определить параметры такой компании и сделать это, не спрашивая участников объединения, будут они объединяться или нет. При такой дискуссии единой компании не получится.

Невозможно процесс объединения отдавать в руки менеджмента объединяющихся компаний. Должен быть назначен высокий государственный чиновник, в том числе и потому что большая часть объединяемых активов принадлежит на сегодняшний день государству. Сегодня вы не можете назвать мне такой фигуры. Кто в конечном счете отвечает за ОАК? Христенко? Алешин? Греф? Коптев? Почему на Госсовете не был назначен конкретный ответственный за этот проект?

- В процессе слияния компаний, параллельно работавших в одной области, неизбежно возникает острейший вопрос: чьи проекты и разработки продолжить, а чьи конкурирующие проекты закрыть для экономии средств. Условно говоря, чьи истребители выпускать после создания ОАК: "МиГ" или "Сухого". Кому вы доверили бы решение этого вопроса?

- Руководству самой объединенной компании после ее формирования. Нельзя делать вопрос о продолжении или закрытии тех или иных конкретных проектов элементом объединения. И нельзя ставить объединение в зависимость от тех или иных проектов. Авиастроение должно объединиться в любом случае. А уж потом единое руководство отрасли, свободное от корпоративных пристрастий, сможет объективно оценить рыночный потенциал каждой существующей машины и разработки.

- На памятном февральском Госсовете руководить подготовительными мероприятиями к созданию ОАК (которые должны завершиться к концу 2006 года) назначен и.о. президента корпорации "Иркут" Валерий Безверхий. Вы считаете правильным, что создавать ОАК, которая мыслится как компания, подконтрольная государству, доверено менеджеру частной корпорации?

- Представьте, что г-н Безверхий пришел к руководителю какой-то крупной авиастроительной фирмы. Он ему ровня. Он не наделен ни какими-то особыми полномочиями, ни ресурсами. Он не может разговаривать с директорами от лица государства. Между ним и менеджментом есть посредники. У менеджмента других компаний будет ясное представление, откуда он пришел.

Сегодня он будет организовывать объединение бесконечно. Он, может быть, прекрасный человек и успешный менеджер. Но государство не дало ему исключительных полномочий, которые требуются для реорганизации отрасли. Поэтому мы просто обречены на долгую возню, разговоры, писанину. Возня будет долгой, а дела не будет. По крайней мере у меня, как у участника этого рынка, знающего всю подноготную, есть предчувствие, что дело будет идти долго, неэффективно и, самое главное, в обстановке полной безответственности. Хотя, повторюсь, сама по себе концепция идея консолидации авиастроения абсолютно правильна. Только делать это надо быстро, жестко. Пока концепция реализуется технологически неправильно. Нет человека, с кого спросить. Ему не выделены необходимые полномочия, необходимые административные и финансовые ресурсы. Не поставлены сроки. Те сроки, которые называются (конец 2006 года), слишком долгие. Единая компания должна быть не холдингом и не добровольным альянсом предприятий. Она должна иметь очень простую структуру: единая акция (это самое первое условие), единый совет директоров и единый исполнительный орган. Вопрос об оценке активов тоже должен ре-

**Авиастроение должно объединиться в любом случае. А уж потом единое руководство отрасли, свободное от корпоративных пристрастий, сможет объективно оценить рыночный потенциал каждой существующей машины и разработки.**

шаться гораздо проще, чем обычно у нас делается. Это не предмет для переговоров на два года. Пригласите консалтинговую компанию, пригласите министерство финансов, владельцам частных активов выплатите компенсацию, если они не согласны на долю в капитале объединенной компании, - вот и все.

- Как вы считаете, должны ли двигателестроительные предприятия войти в состав ОАК или их следует объединить в отдельный холдинг?

- О холдингах я предпочитаю никогда не говорить. Это абсолютно непонятная субстанция в российских условиях.

В ОАК двигателям, разумеется, нечего делать. Мировая практика подтверждает, что если когда-то где-то двигателестроительная фирма и входила в авиастроительную, то всегда все заканчивалось разводом. Потому что нормальный двигателестроитель делает силовые установки не только для одной, пусть даже очень крупной авиастроительной фирмы и даже не только для авиации. Например, сегодня российские двигателисты работают и на индийский авиапром, и на китайский, не забывая, разумеется, и отечественный. Кроме того, есть огромный рынок энергетического машиностроения, и с учетом реформы РАО "ЕЭС" этот рынок расширяется. В нынешних российских условиях этот рынок намного больше, чем рынок двигателей для летательных аппаратов. Уже только поэтому организационно замыкаться в рамках ОАК нам нецелесообразно.

В то же время ситуация в отрасли двигателестроения похожа на ту, что существует у самолетчиков. В России есть несколько больше двигателестроительных компаний, чем должно быть. По гамбургскому счету они все малоконкурентоспособны. Первое требование для повышения конкурентоспособности: они должны быть более крупными, чтобы иметь тот уровень продаж и прибыли, который позволял бы инвестировать собственные деньги в НИОКР, модернизацию производств и технологий, концентрацию и подготовку кадров.

Такую крупную двигателестроительную компанию в стране надо обязательно создавать. Мы уже неоднократно предлагали свои идеи по этому поводу соответствующим органам, посылали концепции. Реакция пока неадекватная. То есть вообще никакая. Но мы все равно уверены, что это необходимо делать

быстро. Так же быстро, как и ОАК.

- НПО "Сатурн" ведет сейчас совместную с французской компанией Snecma разработку реактивного двигателя SaM146, который предполагается установить на пассажирский самолет RRJ, проектируемый корпорацией "Сухой". Для реализации этого проекта у вас со Snecma организованы два совместных предприятия. Не подсказывает ли это вам другое возможное направление организационной интеграции - вплоть до слияния с крупной зарубежной компанией?

- Двигаться слишком далеко в этом направлении нам не позволяет действующее российское законодательство, которое ограничивает участие иностранцев в капитале предприятий авиапрома 25 процентами. Если когда-нибудь эту норму изменят, то мы посмотрим, какие возможности появятся. Но пока мы работаем в рамках тех законов, которые есть сейчас.

- Тот факт, что вы адаптируете к нашим условиям и нашему самолету двигатель иностранной разработки, не означает ли частичную уступку своего национального рынка зарубежному конкуренту?

- Хочу разъяснить: SaM146 не является адаптацией или модификацией существующего иностранного двигателя. Это абсолютно новый двигатель, который мы со Snecma разрабатываем с самого начала на условиях абсолютного паритета: 50% на 50%. Кроме того, RRJ с нашими двигателями, как мы надеемся, будет продаваться не только в России. Около 75% этих самолетов планируется экспортировать. Поэтому речь, с нашей стороны, идет не об уступке своего рынка, а о проникновении на мировой.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" - машиностроительная компания, специализирующаяся на разработке и производстве газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, судов военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. Создана в 2001 году в результате слияния серийного завода ОАО "Рыбинские моторы" (Ярославская обл.) и конструкторского предприятия ОАО "А. Люлька-Сатурн" (Москва). 37% акций принадлежат государству, 63% - юридическим и физическим лицам.

*источник: газета "Время новостей"  
21.03.05*

## ПРЕОДОЛЕНИЕ СИСТЕМНОГО КРИЗИСА В "ОБОРОНКЕ" ТРЕБУЕТ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА

Проведение Общероссийской конференции "О состоянии и мерах по повышению качества вооружения и военной техники" и заседания президиума Госсовета РФ по проблемам реформирования авиационной промышленности, состоявшееся обсуждение вопросов нормативно-правового регулирования и управления оборонно-промышленным комплексом в Совете Федерации и Государственной Думе ФС Российской Федерации убедительно свидетельствуют о наличии серьезных системных проблем в ОПК. Серьезную озабоченность состоянием оборонных отраслей промышленности выразил советник президента РФ по вопросам военно-технической политики и раз-

вития оборонно-промышленного комплекса Александр БУРУТИН, давший в своем выступлении на Общероссийской конференции по качеству обстоятельный анализ ситуации в ОПК и предложивший комплекс мер по повышению эффективности его функционирования.

Современное состояние ОПК определяется радикальными преобразованиями, продолжающимися с начала 1990-х гг. Прежде всего, это либерализация экономических отношений, децентрализация управления, акционирование и приватизация оборонных предприятий, промышленная интеграция. Однако в условиях резкого сокращения финансовой поддерж-

ки посредством государственных заказов финансово-экономическое положение большинства предприятий оборонных отраслей поддерживается на минимально допустимом уровне в основном за счет выполнения экспортных заказов, а также заказов для топливно-энергетического комплекса и других отраслей экономики. Особенно критично состояние предприятий, производственные мощности которых ориентированы в основном на выполнение государственного оборонного заказа, не имеющих к тому же возможности реализации своей продукции на внешнем рынке (промышленность боеприпасов, спецхимия и др.).

Несмотря на отмечаемое в последние годы существенное увеличение финансирования оборонно-промышленного комплекса в рамках государственного оборонного заказа и федеральных целевых программ, а также общее улучшение экономического положения страны, системный кризис в ОПК преодолеть пока не удастся. Практическая реализация утвержденных президентом РФ мер по созданию высококачественных вооружений и военной техники и качественному перевооружению Вооруженных Сил Российской Федерации осуществляется недостаточно энергично и последовательно. Основными причинами такого положения являются незавершенность формирования эффективной системы управления оборонными предприятиями различных форм собственности в условиях формируемых рыночных отношений, очевидный дефицит инвестиционных ресурсов, отсутствие как такового серийного производства ВВТ, разрыв десятилетиями складывавшихся производственных связей.

В своем выступлении на конференции Александр Бурутин акцентировал внимание на озабоченности президента Российской Федерации проблемами качества военной продукции, высказанной в послании Федеральному Собранию Российской Федерации: "Адекватное качество вооружений - это характеристика, напрямую определяющая степень боеготовности современной армии". На выездном заседании президиума Госсовета РФ, прошедшем в подмосковном Жуковском, президент РФ был еще жестче: "Причины сложившегося положения дел носят системный характер, корень проблем в том, что российский авиапром так и не получил адекватной современной требованиям системы управления и эффективных экономических инструментов". Что в полной мере относится и к ОПК в целом.

Решение проблемы повышения качества военной продукции является важным мероприятием в системе государственных мер по повышению эффективности функционирования отечественного оборонно-промышленного комплекса. Любые решения в интересах технической модернизации Вооруженных Сил и других войск, воинских формирований и органов, должны опираться на материальную основу, т. е. на технологические возможности промышленности, а также способность научного и инженерно-технического персонала ОПК разрабатывать и серийно производить современное вооружение и военную технику.

**Анализ сложившейся системы управления в области военно-технического обеспечения обороны и безопасности государства показывает, что существующие государственные и межведомственные структуры, несмотря на проведенные мероприятия реформы, сегодня не в полной мере обеспечивают эффективное управление ОПК.**

## АНАЛИЗ СИТУАЦИИ В ОПК

По заявлению советника президента РФ, анализ сложившейся системы управления в области военно-технического обеспечения обороны и безопасности государства показывает, что существующие государственные и межведомственные структуры, несмотря на проведенные мероприятия административной реформы, сегодня не в полной мере обеспечивают эффективное управление ОПК. Финансовые средства, выделяемые на реализацию гособоронзаказа, на выполнение программ развития научно-производственной и технологической базы оборонных отраслей промышленности, поддержание мобилизационных возможностей экономики, распределяются без четкой привязки к приоритетам военно-технической политики. Наиболее остро это проявляется в том, что структурное реформирование ОПК протекает вяло, недостаточно системно и целеустремленно. Ценовая политика не обеспечивает реализацию плановых показателей, заложенных в действующую Государственную программу вооружения. Не обеспечиваются создание и поддержание технологических циклов, необходимых для качественной разработки, производства и модернизации вооружения.

Состояние, в котором сегодня находится ОПК, оценивается как кризисное. Это характеризуется следующими основными факторами:

- критическим состоянием научно-технической, элементной, материаловедческой и испытательной базы;
- нарушением процесса воспроизводства основных фондов, в том числе их активной части - процесс старения основных промышленно-производственных фондов опережает процессы обновления и прироста;
- ухудшением качества научных и производственных кадров, неполной занятостью персонала и низким (при высоких квалификационных требованиях) уровнем заработной платы, которая почти на треть ниже, чем в среднем по промышленности;
- слабой государственной поддержкой предприятий, выполняющих государственный оборонный заказ.

Текущий анализ состояния предприятий ОПК и реализации ряда федеральных целевых программ позволяет сделать несколько основных заключений.

Первое. ОПК развивается в основном на базе собственных ресурсов, что не соответствует ни потребностям обороны, ни задаче становления высокотехнологического бизнеса.

Второе. Предприятия используют в основном научно-технический и производственный задел прошлых десятилетий; их способность разрабатывать и выпускать конкурентоспособную продукцию (в том числе указанную в Государственной программе вооружения) деградирует.

Третье. Существующая налоговая система является, мягко говоря, "недружественной" по отношению к высокотехнологическому комплексу.

Среди основных причин, непосредственно влияющих на снижение качества военной продукции, советник президента РФ выделил следующие:

- спад уровня научно-технических разработок и отсутствие положительной динамики их восполнения;
- снижение возможностей контроля за качеством

военной продукции;

- отсутствие в стране производства ряда электро-, радио- и оптических изделий, использование импортных комплектующих;

- сокращение объемов испытаний изготавливаемой продукции; нарушение технологической дисциплины, снижение уровня квалификации отдельных категорий исполнителей вследствие утечки квалифицированных кадров и разрушения системы профессионального технического образования.

Совокупность перечисленных факторов ставит вопросы снижения качества военной продукции в ряд важнейших и подлежащих незамедлительному решению.

### **КОМПЛЕКС МЕР, ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОПК**

Как считает советник президента РФ, в сложившихся условиях решение проблемы эффективного функционирования ОПК и повышения качества военной продукции требует системного подхода, слаженной работы всех заинтересованных федеральных органов исполнительной власти по взаимовыязке Государственной программы вооружения, федеральных целевых программ в области развития ОПК и работ, проводимых по линии военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами. Совершенствование системы управления ОПК необходимо провести в направлении создания структур, обеспечивающих реализацию действенного механизма административного и оперативного управления военно-технической деятельностью государственных органов, координацию разработки программно-плановых документов в этой области, их материального и финансового обеспечения.

Реструктуризация ОПК должна быть направлена на приведение его структуры и масштабов в строгое соответствие с реальными потребностями государства и финансово-экономическими возможностями страны.

В целях повышения качества продукции военного назначения целесообразно обеспечить особые экономические условия функционирования предприятий "оборонки", предусматривающие сосредоточение выделяемых ресурсов на разработке и создании высокоэффективных, конкурентоспособных образцов вооружения, в том числе за счет прекращения разработок и производства устаревших образцов и сокращения типажа разрабатываемого и выпускаемого вооружения.

В процессе программно-целевого планирования поставок военной, научной и другой продукции по гособоронзаказу требуется более глубокая увязка интеграционных процессов в ОПК с планами военного строительства. В этих целях необходимо обеспечить при создании интегрированных структур оптимальное сочетание экономической целесообразности и оборонной необходимости государства.

Требуется определенной доработки сложившаяся система формирования и реализации гособоронзаказа. Основными целями здесь должны стать:

- единое программно-целевое планирование и реализация финансируемых государством долгосрочных комплексных федеральных и межгосударственных программ разработки, производства, модер-

низации и эксплуатации вооружения и военной техники;

- создание сбалансированной унифицированной системы ударных, оборонительных и обеспечивающих вооружений в целях снижения затрат на содержание Вооруженных Сил Российской Федерации и других войск, воинских формирований и органов;

- разработка и серийное производство высокоэффективных и конкурентоспособных образцов вооружения и военной техники на основе внедрения передовых технологий двойного применения и перспективных материалов, в том числе за счет предельного снижения ассигнований на создание тех видов военной техники, развитие которых может быть возобновлено при использовании разработок аналогичных средств гражданского назначения.

Как показывает практика, действующих законодательных актов недостаточно для проведения эффективной политики государства по развитию ОПК страны и решению проблемы качества. Требуются своевременная разработка ряда новых нормативных документов и внесение изменений и дополнений в действующее законодательство. Необходимо срочное правовое обеспечение Федеральных целевых программ "Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса", "Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития науки и техники" и "Национальная технологическая база". Безотлагательно требуется совершенствовать нормативную базу в области финансирования, налогообложения, землепользования, таможенного законодательства, обеспечения всеми видами ресурсов, транспортного обеспечения, законодательства в сфере банкротства, поддержки стратегически важных предприятий, социального обеспечения и т.д.

Как представляется, только комплексная реализация предлагаемых мер позволит обеспечить качество военной продукции и существенно повысить эффективность функционирования отечественного ОПК. Для решения сложных проблем имеются и необходимые ресурсы, и политическая воля. В своих выступлениях президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин неоднократно отмечал, что современный уровень экономического развития России дает возможность решать сегодня задачи общенационального масштаба - такие, как коренная, техническая модернизация всей военной организации государства.

В заключение своего выступления советник президента РФ особо подчеркнул, что наиболее значимые, жизненно важные сегодня вопросы планируется в ближайшее время вынести на рассмотрение президента Российской Федерации в формате совещания по критически важным проблемам военно-технической политики государства.

Мы обязаны вместе двигаться вперед, быть на мировом рынке сильными и конкурентоспособными. Опыт, энергия, умение руководителей оборонной отрасли реализовывать крупные технические проекты - это действительно важнейший фактор, способный обеспечить решение поставленных президентом Российской Федерации задач.

*источник: ТС ВПК  
16.03.05*



## ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ ОПК РОССИИ

**“Разрешено все, что не запрещено законом” привело к ликвидации крупных производственных объединений, разрыву связей между сборочными предприятиями и профильными КБ, попаданию в зависимость от зарубежных конкурентов или банкротству целого ряда стратегически важных предприятий второго и следующих уровней кооперации.**

В России реформирование ОПК началось в 1991 г. фактически вне рамок нормативно-правового поля. Буквальное следование лозунгу “Разрешено все, что не запрещено законом” привело к ликвидации крупных производственных объединений, разрыву связей между сборочными предприятиями и профильными КБ, попаданию в зависимость от зарубежных конкурентов или банкротству целого ряда стратегически важных предприятий второго и следующих уровней кооперации. Ликвидировав советскую систему управления, государство лишилось реальных рычагов регулирования подчас стихийно протекающих процессов.

Эффективная работа предприятий отечественного ОПК практически невозможна сегодня без кардинального пересмотра нормативно-правовой базы, особенно в области государственной поддержки и функционирования формируемых интегрированных структур. Для сложившихся в стране реальных условий деятельности оборонных предприятий, характеризующихся переходом к рыночным условиям хозяйствования и наличием мощного государственного сектора, оптимальной представляется трехуровневая система управления (с четким разделением функций):

Первый уровень - уровень государственного управления.

Второй уровень - уровень корпоративного управления в рамках создающихся интегрированных структур, принимающих на себя избыточные функции государства.

Третий уровень - непосредственное управление на предприятиях.

На государственном уровне решаются следующие основные задачи:

1. Формирование и реализация военно-технической политики государства.

2. Разработка и внедрение эффективных механизмов государственного регулирования и программно-целевого управления оборонным производством.

3. Поддержание обоснованного реально необходимого уровня производственных мощностей.

4. Формирование и реализация долгосрочных государственных программ вооружения. Программно-целевое управление оборонным производством в рамках конкретных программ вооружения.

5. Всесторонняя государственная поддержка.

6. Обеспечение унификации и стандартизации вооружения и военной техники.

7. Формирование единой системы обеспечения качества продукции.

8. Реализация прав по распоряжению результатами интеллектуальной деятельности в области военной продукции и продукции двойного назначения.

9. Организация военно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

10. Создание условий равноправной интеграции в мировую экономику, привлечение крупных инвестиций стратегических партнеров и инвесторов.

11. Организация подготовки инженерно-технического персонала требуемых специальностей в государственных вузах и в учреждениях системы профтехобразования.

12. Обеспечение социально-экономической стабильности в оборонно-промышленном комплексе.

Задачи, решаемые на корпоративном уровне (корпорация, холдинг):

1. Формирование и реализация стратегии развития корпорации, основных производственных отделений (бизнесов) и предприятий.

2. Консолидация финансовых, материальных и интеллектуальных ресурсов на приоритетных направлениях деятельности. Подписание контрактов с заказчиками, госпосредником и смежниками.

3. Реструктуризация и санация предприятий (ликвидация дублирующих служб и производств, избыточных физически и морально устаревших мощностей), диверсификация производства. Качественное обновление научно-производственной базы ОКБ и серийных заводов. Приобретение необходимых активов.

4. Привлечение к финансированию коммерческих проектов разработки и производства высокотехнологичной продукции гражданского назначения финансовых ресурсов отечественного и зарубежного бизнеса.

5. Внедрение единой системы обеспечения качества продукции.

6. Обеспечение надежного послепродажного обслуживания поставленной заказчику продукции.

7. Включение результатов интеллектуальной деятельности в хозяйственный оборот.

8. Формирование и обеспечение реализации социальной политики на предприятиях корпорации (холдинга).

Задачи, решаемые на уровне предприятий:

1. Реализация стратегии корпорации в области разработки и производства профильной продукции, внедрения передовых технологий, повышения качества выпускаемой продукции, диверсификации и рентабельности производства.

2. Качественное выполнение госзаказа и работ по линии ВТС.

3. Реализация социальной политики.

Сложившаяся в Минобороны России система заказов и ценообразования на покупаемую продукцию и услуги слабо ориентирована на функционирование в условиях рыночной экономики. В кратчайшие сроки необходимо обеспечить законодательные основы реформирования системы государственных заказов в плане перехода к программно-целевому долгосрочному планированию, особенно в отношении авиационных и военно-морских вооружений, программы

приобретения которых растягиваются на 20 и более лет. Планирование основных параметров приоритетных программ приобретения вооружения и военной техники, включая сроки, количество закупаемых образцов, общую стоимость НИОКР и закупок, должно осуществляться как минимум на период до 2025 г.

Следует отказаться от порочной практики многовариантности государственной программы вооружения, обеспечить полноценное государственное финансирование и придать ГПВ статус федерального закона. Планирование работ на один год не позволяет оптимизировать финансирование, организацию и планирование работ на серийных заводах и предприятиях-смежниках, что ведет к удорожанию работ, затягиванию сроков исполнения заказов и снижению качества продукции. В связи с этим настоятельно требуется ввести практику детализации росписи бюд-

жетных средств по приоритетным программам вооружения как минимум на 5 лет, заключения пятилетних контрактов заказчика с головными исполнителями и выдачи головным исполнителям бюджетных полномочий на подписание контрактов со смежниками на тот же срок. В конечном счете, требуется построение принципиально новой системы управления оборонными проектами и потребными для их реализации ресурсами с существенным ростом ответственности Минобороны России и видов Вооруженных Сил. В частности, очевидна необходимость создания сводных дирекций программ вооружения новых поколений с включением в них ответственных представителей Минобороны, заинтересованных видов Вооруженных Сил и промышленности.

источник: ТС ВПК №10 (77)  
23.03.05

## ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОМУ УПРАВЛЕНИЮ ОБОРОНЫМ ПРОИЗВОДСТВОМ АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ

**Принятие президентом Российской Федерации принципиального решения о создании Объединенной авиастроительной корпорации с особой остротой высветило проблему несовершенства нормативно-правовой базы функционирования оборонно-промышленного комплекса страны.**

Не случайно вслед за заседанием Госсовета РФ по реформированию авиационной промышленности последовало обсуждение вопросов государственного регулирования и управления ОПК в Совете Федерации и Государственной Думе.

Важность государственного регулирования существенно возрастает в связи с началом реализации масштабных проектов реформирования и реструктуризации оборонных отраслей, осуществляемых по следующим основным направлениям: коммерциализация (акционирование) и приватизация государственных предприятий, концентрация и диверсификация производства, совершенствование системы государственных заказов.

Главные цели реформ: приведение научно-производственной и технологической базы ОПК в соответствие с реальными потребностями обороны и повышение эффективности государственных оборонных расходов.

В соответствии с мировой практикой жесткому государственному регулированию подвергаются разработка, производство, техническая эксплуатация, модернизация и утилизация вооружений, оружейный экспорт, поддержание мобилизационных мощностей промышленности и мобилизационная подготовка экономики, а также процессы реформирования, реструктуризации и концентрации военного производства.

Особое внимание уделяется защите прав собственности на результаты интеллектуальной деятельности в оборонной сфере, регулированию процессов концентрации производства (слияния и поглощения компаний) и недопущению чрезмерной зависимости от иностранного капитала.

### МЕХАНИЗМЫ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ

Основным механизмом государственного регулирования является детально проработанная нормативно-правовая база функционирования военно-промышленных компаний, военных отделений крупных промышленных корпораций и контрактации военного производства, начиная с лицензирования основных видов деятельности в отношении продукции военного назначения и заканчивая регулированием взаимоотношений государства с бизнесом в условиях экономической мобилизации.

В ходе приватизации предприятий европейского ОПК большое внимание уделяется сохранению государственного контроля над деятельностью частных компаний с точки зрения обеспечения интересов национальной безопасности. В конце 1990-х гг. в приватизации французской государственной аэрокосмической компании "Аэроспасьяль" выразили желание участвовать концерны "Бритиш аэроспейс" (Великобритания) и "Даймлер-Крайслер аэроспейс" (Германия), однако крупный пакет акций "Аэроспасьяль" (33%) был предложен национальной финансово-промышленной группе "Матра-Лагардер". Государство оставило за собой 48% акций, что позволяет ему оставаться фактическим хозяином объединения "Аэроспасьяль-Матра".

Более того, сохранив статус "первого акционера" (наличие "золотой" акции), правительство Франции будет иметь возможность контролировать операции со стратегическими активами, прежде всего в области ядерных средств поражения, даже при условии консолидации группой "Матра-Лагардер" контрольного пакета акций объединения. Располагая фактически 45,8% акций самолетостроительной компании "Дасо Авиасьон", государство имеет 55% голосов в ее руководстве: несколькими членами административного совета, назначаемым правительством, предоставлено по два голоса.

В кораблестроении и производстве вооружения для Сухопутных войск правительство ограничилось акционированием государственных компаний, оста-

вив в своем распоряжении 100% их акций. Мало того, государственная компания "ЖИАТ Эндюстри" приобрела в 1996-1999 гг. ряд французских и бельгийских частных оружейных фирм, таких как "Манюрен", "Эрсталь" и "Механик Крезю Луар".

В Великобритании в государственной собственности остались предприятия атомной промышленности. Благодаря наличию "золотой" акции правительство сохранило контроль над корпорациями "БАЕ системз", "Дженерал электрик" и "Роллс-Ройс" и способно в полной мере влиять на принятие решений по таким важным вопросам, как назначение топ-менеджеров высшего звена, продажа стратегических активов, сокращение производственных мощностей или перепрофилирование производства.

Не случайно в рамках европейской аэрокосмической и оборонной корпорации EADS функционируют по сути самостоятельные французское, немецкое и испанское отделения, которые являются не столько филиалами корпорации в отдельных странах, сколько представителями своих стран в оборонном секторе EADS. Ключевая роль национальных отделений связана с вопросами обеспечения национальной безопасности, прежде всего в плане защиты прав собственности на оборонные технологии, и гарантиями получения государственных заказов по национальным программам вооружения.

В отличие от входящей в состав корпорации компании "Эрбас индастри", выпускающей авиалайнеры по заказам гражданских авиакомпаний, основными клиентами оборонного сектора EADS являются правительства Франции, Германии и Испании. Вполне естественно в этом плане фактическая независимость от европейской корпорации целого ряда компаний, в акционерном капитале которых EADS формально участвует. Так, несмотря на то, что корпорации принадлежит 44% консорциума "Еврофайтер", реальное влияние EADS на производство истребителей минимально. Реальные рычаги управления остаются у правительства Великобритании, Германии, Италии и Испании: политическое руководство программой осуществляет Межправительственный комитет, при котором функционирует Совет национальных директоров по вооружению; исполнительным органом является формируемое министерствами обороны стран-партнеров Координационное агентство.

О модном ныне в России частно-государственном партнерстве, предполагающем совместное финансирование программ вооружения государством и промышленностью, речь не идет - правительства полностью финансируют НИОКР и закупки истребителей EF-2000. Не ставится в качестве определяющей цель обеспечение экономически эффективного бизнеса. Вопреки экономической логике в каждой из стран-партнеров созданы мощности по окончательной сборке боевых самолетов и авиационных двигателей при планируемых темпах суммарного производства до 60-80 истребителей в год, что вполне под силу одному сборочному заводу в английском городе Уортон или немецком Манхинг-Ингольштадт. Для сравнения, два сборочных завода компании "Эрбас индастри" (в Тулузе и Гамбурге) ежегодно собирают около 300 магистральных авиалайнеров. В целом, очевидно стремление ведущих государств Европы сохранить независимость в области производства критически важных систем вооружения.

Правительства жестко контролируют структурные изменения в военно-промышленных компаниях,

особенно если в них участвует иностранный капитал. Так, в Великобритании согласно закону "О промышленности" 1975 г. правительство имеет право запрета на приобретение иностранцами британских компаний, если сделка противоречит национальным интересам. Минобороны вправе требовать, чтобы в состав правления компаний, находящихся в собственности иностранцев, входили представители государства. Может быть выдвинуто условие, чтобы в руководстве компании не было иностранных граждан, имеющих право принимать ответственные решения, затрагивающие оборонные интересы. Минобороны запрещает передачу секретной информации иностранным физическим и юридическим лицам. Процесс слияний военно-промышленных компаний и концентрации производства регулируется законами "О справедливой торговле" 1973 г. и "О конкуренции" 1980 г.

В США окончание второго этапа реструктуризации оборонного сектора промышленности ознаменовалось в 1998-1999 гг. запретом Минобороны и Минюста на покупку корпорацией "Локхид Мартин" компании "Нортроп Грумман". Корпорации "Дженерал дайнемикс" было запрещено приобретение компании "Ньюпорт Ньюс шипбилдинг". Прежде всего это было связано с проблемой чрезмерной монополизации производства и опасениями Минобороны по поводу того, что дальнейшие слияния крупных корпораций - головных подрядчиков военного ведомства - могут привести к окончательной ликвидации конкуренции в оборонном бизнесе и существенному удорожанию закупаемой по государственному заказу продукции с одновременным снижением ее качества.

Во Франции реорганизация и слияния стратегических компаний становятся предметом парламентских слушаний, завершающихся принятием соответствующих законодательных актов. В Германии подобные вопросы решаются Министерством обороны и требуют одобрения Комитетом бундестага по обороне, в особо важных случаях выносятся на уровень Совета безопасности страны.

Важнейшим элементом системы государственного регулирования военного производства является контрактная деятельность национальных министерств обороны, основным принципом которой является обеспечение свободной конкуренции. Важным вопросом контрактной политики является охрана прав на интеллектуальную собственность, возникающую в результате выполнения оборонных заказов. В государственных контрактах на выполнение НИОКР подрядчик, как правило, наделяется правом собственности на полученные в ходе выполнения заказа результаты интеллектуальной деятельности (технологии, "ноу-хау" и т. д.).

Однако для использования подрядчиком интеллектуальной собственности оборонного характера вне рамок государственного заказа требуется специальное разрешение правительства, получающего в свою очередь полное право распоряжаться этой собственностью в интересах обеспечения национальной безопасности. По контрактам, выполняемым в рамках межгосударственных программ вооружения, охрана прав на интеллектуальную собственность осуществляется на основе международного права и соответствующих межправительственных соглашений.

Для регулирования мобилизационной подготовки экономики используется так называемое "чрезвы-

чайное" законодательство, наделяющее государство широкими правами по контролю деятельности стратегически важных компаний вне зависимости от формы собственности не только в военное, но и в мирное время.

### **ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННЫМ ПРОИЗВОДСТВОМ**

В дополнение к существующим механизмам государственного регулирования правительства развитых стран Запада имеют и надежные механизмы прямого управления военным производством, важнейшими из которых являются программно-целевое управление программами приобретения вооружения и военной техники (на весь срок реализации проектов) и собственно текущее бюджетное финансирование государственных программ вооружения.

Ответственность за организацию военного производства возлагается на национальные министерства обороны, которые, собственно, и отвечают за организацию и финансовое обеспечение военных НИОКР и производственных программ. Отношения министерств обороны с промышленностью строятся на контрактной основе. Для реализации крупных проектов министерствами обороны и заинтересованными видами вооруженных сил создаются специальные уполномоченные органы. Так, в ходе реформы аппарата генерального уполномоченного Минобороны Франции по вооружению (начальника вооружения Вооруженных Сил) в 1998 г. было введено в действие новое руководство реализацией программ вооружения, в соответствии с которым управление программами приобретения ВВТ осуществляется директорами проектов, в подчинение которым выделяются ответственные сотрудники аппарата генерального

уполномоченного. Создающиеся таким образом дирекции программ составляют совместно с представителями штабов заинтересованных видов Вооруженных Сил и промышленных компаний объединенные команды программ, ответственные за весь жизненный цикл систем вооружения. Команды программ занимаются разработкой тактико-технических требований, оценкой стоимости, организацией НИОКР, производства и испытаний вооружения и военной техники, отвечают за соблюдение сроков поставок, обеспечение качества продукции и обслуживание в войсках. Реформа системы приобретения вооружения нацелена главным образом на формирование эффективной закупочной политики, сокращение стоимости создаваемой техники и сроков ввода ее в строй и, в конечном счете, на рост конкурентоспособности Франции на мировом рынке оружия.

В Великобритании для приобретения конкретных систем вооружения создаются объединенные группы по управлению проектами на весь период их реализации, начиная с разработки концепции и проведения НИОКР до снятия с вооружения и утилизации. Помимо специалистов заинтересованных видов Вооруженных Сил и управлений Минобороны в состав групп входят и представители подрядчика.

В целом, государственное управление военным производством распространяется на формирование государственной политики в области развития научно-производственной базы и оборонных технологий, эффективное расходование бюджетных средств, выделяемых по государственному заказу, усиление позиций на внешних рынках, контроль качества военной продукции и повышение рентабельности военно-промышленных компаний.

*источник: ТС ВПК №10 (77)  
23.03.05*

## **В ОПК РОССИИ БУДУТ СОЗДАНЫ ИНТЕГРИРОВАННЫЕ СТРУКТУРЫ**

### **Виктор Христенко поручил Роспрому и Роскосмосу разработку соответствующих концепций.**

15 марта 2005 г. в Минпромэнерго состоялась очередное заседание Межведомственной комиссии по вопросам реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса РФ под председательством Виктора Христенко. В мероприятии приняли участие представители Минпромэнерго, Минобороны, Минэкономразвития, Минфина, Роспрома, Росатома и других органов исполнительной власти.

Участники заседания обсудили подходы к разработке Концепций развития отраслей оборонно-промышленного комплекса, этой теме было посвящено выступление заместителя руководителя Федерального агентства по промышленности Станислава Пугинского.

По итогам заседания председатель комиссии Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко поручил Роспрому и Роскосмосу разработать и представить концепции развития отраслей и проекты создания в оборонной промышленности интегрированных структур. Глава Минпромэнерго отметил, что при разработке этой программы будут учитываться потребности Министерства обороны по реализации

Гособоронзаказа, а также возможности реализации военной и гражданской продукции оборонных предприятий на внутреннем и внешнем рынках.

В рамках Межведомственной комиссии сформированы две рабочие группы. Одна из них займется вопросами формирования системообразующих интегрированных структур и казенных предприятий. Другая группа рассмотрит проекты Федеральной государственной программы по развитию оборонно-промышленного комплекса на 2006-2010 гг. Участники заседания пришли к выводу, что высокий статус членов рабочих групп позволит ускорить процесс согласования проблемных вопросов и повысить персональную ответственность членов комиссии за принимаемые ими решения.

В состав межведомственной комиссии были внесены изменения. Заместителем руководителя назначен замглавы Минпромэнерго Андрей Реус.

Очередное заседание комиссии намечено на конец марта. Представители заинтересованных органов исполнительной власти рассмотрят вопросы, связанные с развитием отечественного авиапрома.

*источник: Пресс-служба Минпромэнерго  
16.03.05*

## БЫСТРОКРЫЛЫЙ ТИХОХОД

**Российский военный авиапром переживает кризис: впервые за последние семь лет годовой объем производства уменьшился на 10%. До этого прирост составлял не менее 20-25% ежегодно. Впрочем, поводов для паники авиастроители не видят. Они утверждают, что кризис плановый и о его возникновении было известно заранее.**

Статистики говорят, что общее падение объемов авиапрома - результат сокращения производства в оборонке, ведь именно производители боевой авиационной техники - костяк современного авиапромышленного комплекса России.

В мире гражданское самолетостроение на подъеме. К примеру, европейский Airbus производит в год до 300 самолетов на сумму в 60 млрд евро. Американский Boeing в прошлом году построил 290 самолетов на \$32 млрд. За то же время 11 российских авиационных заводов произвели девять гражданских авиалайнеров. Покупателей на них нет. На их фоне военные авиастроители чувствуют себя не просто хорошо, а очень хорошо.

В суммарном доходе в \$5,7 млрд госпосредника в сфере торговли оружием - компании "Рособоронэкспорт" - в 2004 году доля от экспорта боевых самолетов составляет почти 80%, то есть около \$4 млрд. Но, предупреждают эксперты, рынок боевой авиационной техники практически поделен. Сегодня иностранные покупатели больше интересуют системы ПВО и военно-морская техника.

Доля основных поставщиков на мировой рынок тяжелых истребителей марки Су - компаний "Сухой" и "Иркут" никогда не превышала 20%. Именно на этом пятячке и разворачивались основные баталии между производителями истребителей США, Европы и России за право поставлять технику в ту или иную страну. Мы победили в Индии и Китае, а затем в Индонезии и Малайзии. Планировались поставки в Бразилию, но руководство страны в последний момент отказалось от тендера на закупку истребителей, и Москва осталась не у дел. Этот контракт сулил победителю \$1 млрд.

Из-за цунами в Юго-Восточной Азии от дальнейших закупок вооружений отказалась Индонезия. Страна хотела докупить еще несколько истребителей Су-27 и Су-30МК. Но пока последствия природного бедствия не устранены, говорить о возобновлении переговоров на эту тему не приходится.

Военный авиапром жестко увязан с экспортом. Внутреннего оборонзаказа на боевые самолеты практически нет. Начиная с прошлого года, ВВС России смогли оплатить модернизацию 14 истребителей Су-27 до уровня Су-27СМ. Всего таких машин закупят около двух десятков.

Снижаются и доходы производителей. Как говорят в КБ "Сухого", несмотря на то, что по боевым возможностям модернизированные машины сопоставимы с новейшими экспортными образцами фирмы - истребителями Су-30МКИ поставляемыми в Индию, - их цена для ВВС составляет несколько процентов от стоимости серийного Су-30. То есть на выполнении внутреннего оборонного заказа не разжириешь.

По словам экспертов, если Бразилия и Индонезия не решат вернуться к закупкам самолетов, то рынок тяжелых истребителей в ближайшие 15-20 лет будет переживать стагнацию. Крупных контрактов вроде китайского или индийского не предвидется. В перспективе маячит Алжир. Но эта страна погоды не делает. По имеющейся информации, речь идет о закупках всего нескольких истребителей.

Стагнация рынка тяжелых истребителей - одна из причин, по которой в США еще до начала серийного производства были признаны безнадежными внешнеэкономические перспективы новейшего тяжелого истребителя 5-го поколения F-22 Raptor. В России также идет диверсификация экспорта истребителей - от тяжелых к легким. Их основной производитель - компания МиГ.

Сейчас фирма занимается реализацией контракта на поставку 16 истребителей МиГ-29К для авианосного крейсера "Адмирал Горшков" индийских ВМС. Первая опытная машина поднимется в воздух в этом году. В следующем обещают запустить в серию. По мнению главы корпорации МиГ Алексея Федорова, успех реализации морской программы может открыть перед фирмой возможность победы и на суше.

В этом году Индия готовится объявить конкурс на закупку 126 легких истребителей. На этот пирог, кроме России, претендуют Франция со своим истребителем "Мираж-2005" и американцы с F-16. Несмотря на то что конкурс все еще стоит в проекте, борьба за победу в нем уже развернулась.

Успокаивает российских специалистов то, что Дели вряд ли согласится сотрудничать с Вашингтоном, пока не получит официальных гарантий, что против Индии не могут быть введены санкции - то есть что страна в одночасье не останется без запчастей.

В подобной же ситуации и Пакистан. Купленные им несколько лет назад у Вашингтона F-16 стоят на аэродромах. А все из-за того, что Исламабад не готов допустить американских экспертов к своим ядерным секретам. В случае с Индией - де-факто ядерной державой, еще и обладающей средствами его доставки, США вряд ли пойдут на уступки.

Это гарантирует, что тендер по легким истребителям выиграют и Россия и Франция. Индия придерживается принципа диверсификации закупок. То есть по своим законам не имеет права купить какую бы то ни было технику у одного продавца. Фактически для Москвы это последняя возможность продать крупную партию авиатехники. Других покупателей нет. Если это произойдет, кризис военного авиапрома будет преодолен. Правда, прежнего роста в 20% и более уже не предвидится.

### УЧАСТНИКИ РЫНКА БОЕВОЙ АВИАЦИИ

#### РСК "МиГ"

*В последнее время российская самолетостроительная корпорация (РСК) МиГ находился в весьма сложном финансовом положении: долг государству составлял около \$700 млн. Однако с конца 2003 года РСК более чем на 20% увеличила объем обязательств*

по экспортным поставкам, доведя его до \$1,43 млрд. По плану 2004 года, МиГ должен поставить военной продукции на \$280 млн. По оценкам маркетологов, в 2004-2010 годах корпорация сможет реализовать на рынке около 400 самолетов МиГ-29 всех модификаций, а спрос на учебно-тренировочный МиГ-АТ может превысить 200 единиц. Существует еще и парк из 8 тысяч ранее поставленных истребителей МиГ различных модификаций, требующих модернизации. В случае реализации этих планов доходы корпорации могут приблизиться к прибыли госпредприятия в сфере военно-технического сотрудничества - "Рособоронэкспорта".

### Корпорация "Иркут"

Главная специализация корпорации: разработка и производство военной и гражданской авиатехники - истребителей Су-27УБК, Су-30КН и Су-30МКИ, а также самолета-амфибии Бе-200. В ее состав входят: авиастроительный завод в Иркутске, Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева, ОКБ им. Яковлева, ОКБ "Русская Авионика". В марте 2004 года "Иркут" разместил на российском рынке 23,3% своих акций по цене 62 цента за одну акцию, выручив \$127 млн, из которых более \$50 млн были направлены на покупку 75,46% акций ОКБ им. Яковлева. По оценке аналитиков, в свободном обращении сейчас находится порядка 25% акций компании, при этом примерно 12-15% акций - у иностранных держателей. Размер портфеля заказов в 2003 году составил более \$4,5 млрд.

### АВПК "Сухой"

Ежегодная прибыль фирмы - \$1,6 млрд. За 9 лет существования авиационно-промышленного комплекса заключено экспортных контрактов на поставку боевых самолетов марки "Су" и производство их по лицензиям за рубежом на общую сумму свыше \$12 млрд. Общее количество проданных машин превысило 160. Еще 250 самолетов "Су" будут произведены за границей в ближайшие годы по лицензии и при техническом содействии компании. В ближай-

шие 5 лет ожидает заключения новых экспортных контрактов на поставку 150 машин общей стоимостью в \$8 млрд.

### Доля "Сухого" - 11%

Американские эксперты прогнозируют, что в ближайшие пять лет компания "Сухой" сохранит свое место в пятерке ведущих мировых производителей и экспортеров боевых самолетов, заявляет международное информационное агентство Washington Profile.

По прогнозу американской компании Forecast International, в период с 2005 по 2009 год в мире будет произведено 1459 новых истребителей. Американские компании Boeing и Lockheed Martin будут мировыми лидерами по объемам производства: каждая из них выпустит 308 самолетов и будет контролировать 21,1% рынка. Европейская компания Eurofighter произведет 258 истребителей (17,7%), российский концерн "Сухой" - 160 боевых самолетов (11%), - говорится в информационный выпуск агентства Washington Profile. Общий объем рынка, по оценке американской компании Forecast International, составит \$78,5 млрд.

Экспортная цена F-22 Raptor варьирует в диапазоне \$90-100 млн. Продать его за такие деньги практически нереально. Да и, кроме партнеров по НАТО, некому. Именно поэтому Вашингтон сконцентрировал усилия на продвижении на экспорт более дешевого варианта перспективного легкого истребителя нового поколения F-35 (JSF). Конечная цена этой машины не так высока, хотя разработка стоит \$35 млрд. К 2012 году, говорят эксперты, на мировом рынке будет спрос на не менее чем 3 тысяч машин. При таких партиях производство JSF становится экономически выгодным.

источник: сайт "Газета.Ru"  
16.03.05

## ПЕРВЫМ ДЕЛОМ - ВЕРТОЛЕТЫ

### После автомата Калашникова вертолеты Ми-8, пожалуй, самое "культовое" изделие российской оборонки.

Эта машина в самых неожиданных местах земного шара демонстрирует, что Россия - страна не только нефти, водки и балалайки. На Ми-8 совершил свой последний земной путь палестинский лидер Ясир Арафат, российские вертолеты постоянно мелькали в новостях об азиатском цунами. За это "культурное наследие", а заодно и львиную долю отечественного вертолетостроения отвечает Денис Мантуров, гендиректор подконтрольной государству компании "Оборонпром". Сохранение одной из немногих российских высокотехнологичных отраслей он считает своим гражданским долгом.

Ресторан "Узбекистан", где назначил встречу Мантуров, наверно, самый пышный из московских ресторанов среднеазиатской кухни. Его посетители в

полдень - обычного вида молодые менеджеры. Слухи о том, что основные клиенты ресторана - авторитетные уроженцы Ташкента, визуально не подтверждаются, по крайней мере в это время.

Мы беседуем в отдельном кабинете для некурящих. Мантуров знает меню наизусть. Заказывает борщ, плов и куриный шашлык.

В производстве вертолетов ноу-хау "дороже денег". Спроектировать вертолет значительно сложнее, а его "детские болезни" лечатся дольше, чем у большинства самолетов. Кроме России с ее марками "Ми" и "Ка" только в США осталось "более одной" серьезной вертолетостроительной фирмы, замечает Мантуров. Отрасль была едва не потеряна в 90-е гг. Сегодня ситуация стабилизировалась. По оценке эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, в прошлом году российских вертолетов, главным образом Ми-8, на экспорт было продано примерно на \$0,5 млрд. Рентабельность отрасли, по его оценке, не превышает 15%.

**36-летний Мантуров не похож на типичного руководителя-"зубра" российской оборонки: подтянут, трезв, не рассказывает об "уникальных системах", которые создало его предприятие, но не может внедрить, поскольку мешают враги".**

36-летний Мантуров не похож на типичного руководителя-"зубра" российской оборонки: подтянут, трезв, не рассказывает об "уникальных системах", которые создало его предприятие, но не может внедрить, поскольку мешают враги.

На рынке созданный в 2002 г. "Оборонпром" восприняли как инвестиционную "дочку" "Рособоронэкспорта". Дескать, компания будет скупать активы в оборонке, помогая госпосреднику наладить вертикальную интеграцию в отрасли под государственным контролем. Подозрения выглядели небеспочвенными. Например, в прошлом году "Оборонпром" выкупил у "Интерроса" холдинг "Оборонительные системы", которому принадлежит несколько предприятий, участвующих в производстве комплексов противовоздушной обороны.

На рынке постоянно ходят слухи об очередных покупках "Оборонпрома". Последний из них - будто компания купила пакет акций "Мотовилихинских заводов" (производит нефтегазовое оборудование и артиллерийские системы) - вызвал даже скупку акций у рабочих этого уральского предприятия со стороны местных спекулянтов. "Задача покупки акций

"Мотовилихи" перед "Оборонпромом" не стоит", - уверяет Мантуров. Нет у компании и акций Курганского машиностроительного завода, производящего боевые машины пехоты, которые поставляются и за границу, и в Российскую армию. Как объясняет Мантуров, он входит в совет директоров Курганмашзавода просто потому, что у "Оборонпрома" "конструктивные отношения с собственником завода - "СИБУром". Кроме "Оборонительных систем" "Оборонпрому" принадлежат 25% акций ОКБ Сухого, которые достались ему в наследство от "Госинкора".

Ключевой актив "Оборонпрома" и, так сказать, главный бизнес Мантурова - холдинг "Вертолеты "Ми". В прошлом году президент назначил "Оборонпром" управляющей компанией вертолетостроительного холдинга: в его уставный капитал передаются госпакеты акций пяти вертолетных заводов и предприятий-смежников. В числе прочих под крыло "Оборонпрома" должен перейти и Казанский вертолетный завод, которым владеет правительство Татарстана. Благодаря этому компания получила возможность управлять всей "милевской" кооперацией. О более глубокой интеграции, например о переходе на единую акцию, по мнению Мантурова, говорить рано.

С вертолетов и началась карьера Мантурова в авиапроме. В начале 90-х он, недавний выпускник МГУ, работал в российско-индийском СП, которое занималось авиаперевозками. "Компьютерами я никогда не торговал", - улыбается Мантуров. В 1993 г. его "занесло" в командировку на Улан-Удэнский авиазавод (У-УАЗ). Выглядел тогда У-УАЗ как большинство других российских машиностроительных предприятий: повальное воровство, отсутствие заказов, постепенная деградация. Завод спасли от гибели Ми-8, экспорт которых в Китай, Шри-Ланку и другие восточноазиатские страны наладило российско-индийское СП, на котором работал Мантуров. В 1998 г. он стал заместителем гендиректора У-УАЗа, а в 2000

г. перешел коммерческим директором на Московский вертолетный завод (МВЗ) им. Миля, помогая вывести головное предприятие "системы "Ми" из банкротства. Вслед за этим Мантуров пошел работать в холдинг "Госинкор", где курировал его оборонные активы - прежде всего У-УАЗ. А в 2002 г. он возглавил "Оборонпром", созданный на паритетных началах "Рособоронэкспортом" и "Госинкором". В следующем году Владимир Путин распорядился ликвидировать "Госинкор", и принадлежавшие холдингу 50% перешли в распоряжение Минимущества.

Российская вертолетная промышленность, как и весь авиапром, держится главным образом за счет экспорта. Бестселлер советского и российского вертолетостроения - разработанный еще в 60-е гг. средний вертолет Ми-8 - был произведен в количестве свыше 9000 машин. Очень надежная конструкция, в несколько раз меньшая, чем у западных аналогов, цена и такая уникальная особенность, как возможность работать в горах, - причины долголетия вертолета, доля которого составляет более половины в объеме продаж российских винтокрылых машин. Даже ЦРУ пришлось для своих спецопераций в Афганистане арендовать Ми-8. "Сейчас это фактически новая машина с новым двигателем и бортовым оборудованием. Она будет востребована на рынке еще лет 20", - говорит, отхлебывая чай, Мантуров.

Своей работой Мантуров доволен. Он гордится отечественными вертолетами и считает создание вертолетного холдинга перспективным. "Мои менеджерские успехи будут, я надеюсь, оценены акционерами", - добавляет он.

Главный внутренний конкурент "Оборонпрома" - ОАО "Камов", контрольный пакет которого принадлежит АФК "Система". Старожилы говорят, что в советском Министерстве авиапромышленности трудно было найти двух больших недругов, чем ОКБ Миля и ОКБ Камова. Об объединении двух национальных вертолетных фирм сейчас речь не идет, говорит Мантуров, а планы по созданию Объединенной авиастроительной корпорации вертолетчиков не касаются. "Мы надеемся, что места на рынке хватит обеим фирмам", - констатирует он.

Оборонщики по старинке считают своим главным заказчиком Министерство обороны. Оно, правда, больше 10 лет почти ничего не заказывает. Мантуров рассчитывает, что через два-три года Российская армия снова начнет получать новенькие Ми-8 - старые выработали свой ресурс. Ожидать существенного роста заказов со стороны российских авиакомпаний в обозримом будущем тоже не приходится, жалеет он. "Без развития лизинга средств для этого не будет", - поясняет Мантуров. Палочкой-выручалочкой остается экспорт, поэтому "Оборонпром" и создан при участии "Рособоронэкспорта" - с целью исключить противоестественную конкуренцию производителей одного и того же товара на внешних рынках.

Есть что предложить милевцам и богатым согражданам. В Подмоскovie пользуются неплохим спросом четырехместные американские вертолеты Robinson R-44. Его цена находится в пределах \$300 000 - как у роскошного автомобиля. "У нас есть аналогичная четырехместная машина - Ми-34", - улыбается Мантуров. Этот вертолет начали разрабатывать еще в советское время по заказу легендарного маршала Александра Покрышкина, возглавлявшего ДОСААФ. Ми-34 - один из немногих вертолетов в мире,

способных сделать мертвую петлю. Правда, пока рано мечтать о том, что вертолеты избавят богатых москвичей от городских пробок. Мэрия и военные твердо стоят на том, что летать над столицей частники не должны.

Мантуров подчеркнуто аполитичен и несколько раз повторяет, что работает на государство. Но без политики в эту "революционную" зиму не обойтись. Запорожский завод "Мотор Сич" производит главную "деталь" Ми-8 - двигатели. Директор завода Василий Богуслаев был доверенным лицом Виктора Януковича, а недавно прямо заявил, что в результате победы "оранжевых" подумывает о переносе производства в Россию. Но Мантуров не опасается разрыва связей с "запорожцами" при новой власти: "Они сами закупают комплектующие для двигателей в России. Налицо полная взаимозависимость, любой разумный человек это понимает, а разрывывать производство двигателей у нас пока нецелесообразно".

Основная часть вертолетостроения связана с оборонкой. Не мешают ли режимные ограничения передвигаться по миру? "Я столько времени провел в бедных экзотических странах, которые в основном и по-

купают наши вертолеты, что экзотики хватило", - отшучивается Мантуров. Заказываем еще чай. Мантуров снова пьет зеленый. "В конечном счете нам придется принимать стратегическое решение, как обеспечить загрузку и Улан-Удэнского, и Казанского заводов за счет разведения модельного ряда", - говорит он. Сейчас оба завода производят Ми-8, и экспортных заказов на двоих не хватает. От того, кому будет отдана эта машина, зависит будущее предприятия. Президент Татарстана Минтимер Шаймиев - один из противников создания холдинга - опасается, что под угрозой окажется именно Казанский вертолетный завод. "Ни у кого нет планов его закрывать", - успокаивает Мантуров. "Вертолеты Ми-8 и Ми-38 как производились на заводе, так и будут производиться".

Рабочий день топ-менеджера госкомпании - это череда ответственных совещаний. "Вас не будет? Хорошо, буду брать огонь на себя", - отвечает на очередной звонок, явно "сверху", Мантуров, и обед завершается.

*источник: газета "Ведомости"  
10.03.05*

## АВИАПРОМЫ УКРАИНЫ И РОССИИ НАЧАЛИ ВОЙНУ ЗА РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ

Предприятия российской авиастроительной отрасли начали подготовку к запуску в производство двух конкурирующих региональных самолетов - Ан-148 и RRJ (Russian Regional Jet). По мнению специалистов, оба проекта имеют свои плюсы и минусы. Но окончательное решение будет опираться не на технические или коммерческие преимущества, а на политические соображения.

Новосибирское авиационное производственное объединение (НАПО), входящее в холдинг "Сухой", ведет активные подготовительные работы к запуску весной этого года в производство первых деталей RRJ, сообщил главный инженер НАПО Владимир Маюхин. По его словам, первый авиалайнер нового семейства должен подняться в воздух в четвертом квартале будущего года. Вместе с тем президент Путин на встрече с премьер-министром Украины Юлией Тимошенко высказался в поддержку совместного производства Ан-148. До визита президента на Украину российская сторона намеревалась прекратить финансирование проекта. "Я воспринял это как сигнал к действию", - признался гендиректор Воронежского авиазавода ВАСО Вячеслав Саликов. - Теперь любой, кто встанет на пути реализации этого самолета, пойдет против политики российского президента". "Поддержка от Путина - знак заказчикам, солидарным с нашей программой", - соглашается начальник отдела маркетинга АКБ им. Антонова Александр Кива.

"Программа Ан-148 является не просто бесполезной, но и вредной для российской авиапромышленности", - считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Это локальный проект, который имеет перспективу продаж только в России и СНГ. Это означает, что спрос составит в лучшем случае до 100 самолетов в течение десяти лет. Такие продажи не обеспечат загрузку даже Воронежского авиазавода, не говоря уже обо всем российском авиапроме". "Украинский проект дешевле, так как рабочая сила на Украине дешевле", - говорит

начальник аналитического отдела ИК "Проспект" Наталья Одинцова. - Дешевле будет и проводить там испытания". "Да, RRJ - более дорогой самолет, но он - единственный прорывной проект, который имеет глобальные перспективы продаж до 800 машин за десятилетие", - возражает Константин Макиенко. - То есть около 80 самолетов в год, больше чем это предусмотрено индикаторами "Стратегии развития российского авиапрома до 2015 года". Поэтому все ресурсы государства должны быть сосредоточены на его реализации".

"Ан-148 - более русский самолет, чем RRJ", - утверждает пресс-секретарь "Ильюшин Финанс Ко" Андрей Липовецкий. "Хотя более 60% стоимости Ан-148 будет создаваться в России, вся документация на самолет будет принадлежать стране, где в настоящее время у власти находится антироссийский политический режим", - опровергает Константин Макиенко.

"Если проукраинские лоббисты в России добьются государственной поддержки этого проекта, это будет означать, что Россия финансирует чужой авиапром, оставляя крохи собственным предприятиям и КБ", - продолжает аналитик. - На российские деньги АНТК Антонова создаст действительно конкурентоспособное на мировом рынке предложение".

"Я думаю, что вопрос будет решаться на высшем уровне, и дело даже не в конкурентных преимуществах той или иной модели", - полагает Наталья Одинцова. "Государство должно донести до господ Лебедева, Кулакова и Рубцова (Александр Лебедев - депутат ГД, экс-президент НРБанка; Владимир Кулаков - глава администрации Воронежской области; Александр Рубцов - Гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко". - "Бизнес"), что они должны проводить политику, отвечающую национальным интересам страны", - подытоживает Константин Макиенко.

*Источники: газета "Бизнес"  
23.03.05*



## ДЕНЬГИ НЕ ДОШЛИ ДО АВИАЛИЗИНГОВЫХ КОМПАНИЙ

**Вице-президент Национального резервного банка (НРБ) и и. о. председателя совета директоров лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Андрей Деркач заявил вчера, что Минпромэнерго до сих пор не решило, как распределит 6 млрд рублей, предусмотренных в бюджете РФ этого года на увеличение уставного капитала ОАО "Финанс-Лизинг" и ИФК.**

В последней компании подсчитали, что каждый месяц размышлений чиновников обходится ей в \$6-10 млн и ставит под угрозу реализацию проекта по выпуску в России самолета Ан-148.

В Минпромэнерго говорят, что деньги получит консолидированная лизинговая компания, создание которой на базе ИФК и ОАО "Финанс-Лизинг" обсуждается.

В федеральном бюджете 2005 года на увеличение уставного капитала двух авиализинговых компаний, совладельцем которых является государство (54% акций в ИФК, 51% акций в ОАО "Финанс-Лизинг"), предусмотрено 6 млрд рублей.

Решение об увеличении капитализации компаний было принято прошлым летом на совещании под председательством премьер-министра Михаила Фрадкова в Воронеже.

ИФК планировала направить бюджетные деньги пропорционально со средствами частных акционеров прежде всего на организацию с 2006 года серийного производства в России украинско-российского регионального самолета Ан-148.

"Финанс-Лизингу" нужны средства на реализацию контракта с авиакомпанией "Трансаэро" - до 2008 года перевозчик собирается взять в лизинг десять магистральных Ту-214, которые планируется построить на Казанском авиапроизводственном объединении.

Однако государство до сих пор не определилось, в каком соотношении и когда будут выделены бюджетные средства. Об этом вчера сообщил вице-президент НРБ и и. о. председателя совета директоров ИФК Андрей Деркач.

"Мы до сих пор не понимаем позицию государства в отношении дальнейшего наращивания капитала ИФК", - заявил он. - Обращения НРБ, ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" и Внешэкономбанка за разъяснениями по этому поводу к главе Минпромэнерго Виктору Христенко пока остались без ответа. "Хотя по всем срокам и нормативам в течение месяца чиновники должны были нам ответить", - возмущается господин Деркач.

Он также уточнил, что акционеры ИФК вложат свои средства в проекты компании, только если соответствующий шаг сделает государство. Поэтому у НРБ и менеджмента ИФК есть серьезное опасение, что проекты компании будут поставлены под угрозу и как минимум сдвинуты на конец года.

Гендиректор ИФК Александр Рубцов уточнил, что программа строительства в ближайшие два года са-

молетов Ил-96-300, Ту-204-300 и Ан-148 на Воронежском и Ульяновском авиазаводах, утвержденная советом директоров с участием госчиновников, оценивается примерно в \$600 млн.

По его подсчетам, каждый месяц отсрочки принятия решения исходя из уровня инфляции (1, 5-2% в месяц) и падения курса доллара по отношению к рублю приводит к потере \$6-10 млн.

"Вряд ли мы сможем переложить их на авиакомпанию. Значит, будем делить эти убытки между нами, разработчиками и производителями самолетов. Но до определенного момента", - предупредил господин Рубцов.

Гендиректор "Финанс-Лизинга" Евгений Зарицкий вчера отказался прокомментировать "Ъ" ситуацию с распределением бюджетных средств.

"Мы не видим оснований для беспокойства. Задача побыстрее распределить 6 млрд рублей не стоит, - заявили "Ъ" в Минпромэнерго. - Эти средства являются частью концепции развития авиапрома, предполагающей создание единой компании, которая и должна получить деньги. Необходимо провести консолидацию аккредитованных государством двух лизинговых компаний. Сейчас этот вопрос обсуждается".

### УКРАИНСКИЙ АН-148 АДАптируется в РОССИИ

Вчера гендиректор ОАО "Ильюшин Финанс Ко" Александр Рубцов сообщил "Ъ", что в конце февраля в Киеве между ИФК, ОКБ имени Яковлева, ОКБ имени Антонова и авиационным комплексом имени Ильюшина было подписано соглашение о сотрудничестве в области авиационной промышленности.

"Это базовый документ, определяющий заинтересованность сторон в создании совместного предприятия по конструкторскому сопровождению и эксплуатации Ан-148 на территории России", - пояснил господин Рубцов.

По его словам, в течение квартала будут подготовлены конкретные предложения о создании СП, а сама инициатива является ответом на пожелания крупных заказчиков ИФК на Ан-148 (вероятно, речь идет об авиакомпаниях "КрасЭйр" и "Пулково", согласовавших с ИФК базовые условия поставки 30 судов этого типа) иметь полную техническую и модификационную поддержку этих самолетов в России.

СП будет зарегистрировано в Воронеже или Москве.

Соотношение долей и размер уставного капитала новой компании в ИФК пока назвать отказались, уточнив, что ее создание возможно при поддержке правительств России и Украины.

*источник:  
газета "Коммерсантъ"  
4.03.05*

## РОССИЙСКИЕ ВОЕННЫЕ ВТОРГЛИСЬ В ВЕНЕСУЭЛУ

**Несмотря на возражения со стороны США, Россия продала Венесуэле вооружения на \$120 млн.**

Москвой подписан контракт на поставку девяти многоцелевых вертолетов Ми-17 и транспортного Ми-26. Это первый экономически обоснованный контракт в перспективном для российских военных регионе.

Для оружейного рынка контракт в \$120 млн малозначителен, непримечательна и номенклатура поставки: вертолеты, автоматическое стрелковое оружие. «Это первый контракт с Венесуэлой в военно-технической области», – заявил один из членов российской делегации. – Кроме вертолетов, Россия в ближайшее время поставит в Венесуэлу 100 тысяч автоматов «Калашникова».

Но Россия явно оценивает этот контракт очень серьезно. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что его подписал специально прилетевший в Каракас глава госкомпании «Рособоронэкспорт» Сергей Чемезов, который, как правило, визирует исключительно контракты «миллиардники». Все дело в том, что две страны ведут переговоры о заключении куда более крупного и дорогостоящего контракта.

Как сообщил президент парламентской комиссии по обороне Венесуэлы Эдди Риос, первые 6 вертолетов по заключенному контракту будут поставлены в ближайшие полгода, остальные 4 – в последующие три месяца. Всего же Каракас планирует закупить у Москвы 44 вертолета в течение 4 лет, причем часть из них составят ударные Ми-35. Будущие контракты на поставку вооружений эксперты оценивают еще минимум в \$0,5 млрд. Доходы принесет также обслуживание и модернизация техники.

Как отмечают эксперты, в ближайшие 10 лет рынок Латинской Америки наравне с Юго-Восточной Азией будет одним из самых перспективных с точки зрения оружейного бизнеса. До 2017 года страны региона готовы будут инвестировать на перевооружение своих армий до \$21 млрд. Отсюда и нешуточная борьба, развернувшаяся между основными экспортерами вооружений и военной техники: США, Францией, Испанией и Россией. Причем наше положение в этой четверке до последнего времени было шатким – контракты маленькие, подписаны по случаю. В общей доле поставок «Рособоронэкспорта» они никогда не превышали 4%.

Так, в 1994 году Россия поставила Бразилии 110 комплектов переносных зенитно-ракетных комплексов «Игла», в 1997 – 10 вертолетов Ми-17 Колумбии. В 1998 году заключила соглашение с Перу на обслуживание закупленных в Белоруссии МиГ-29, а в 2000 году продала – 1 Ми-26Т Мексике. И все. За то же время только одни США поставили партнерам в регионе 57 боевых машин пехоты, 2 крупнотоннажных и 24 малотоннажных надводных корабля, 39 сверхзвуковых самолетов, 46 вертолетов.

Несмотря на превосходство в регионе, Вашингтон болезненно отнесся к скромному успеху Москвы. В госдепе США утверждают, что дальнейшие поставки оружия в Венесуэлу могут дестабилизировать ситуацию в регионе.

Представители госдепартамента выражают опасения, что тысячи автоматов «Калашникова» могут попасть в руки партизан или наркомафии, и это повлияет на борьбу американских военных и спецслужб с наркотрафиком из Латинской Америки в США. Эти опасения нельзя назвать беспочвенными. Президент Венесуэлы Уго Чавес – личность о многом противоречивая. Есть данные о его криминальном прошлом. Насколько они достоверны – вопрос. Однако сам факт подобных разговоров делает сотрудничество в военной сфере с Венесуэлой весьма скользким. Отсюда и весьма скупые комментарии российских экспертов о перспективах развития этих отношений. Глава МИДа Сергей Лавров, в частности, на все возражения США отвечает, что военно-техническое сотрудничество России с Венесуэлой «не выходит за рамки международных норм и обязательств».

Эксперты единодушны во мнении, что контракт с Венесуэлой открывает для Москвы весьма широкие перспективы по освоению ранее недоступного рынка.

Прежде всего, это техническое обслуживание и модернизация поставленных Каракасу вертолетов. Кроме того, Россия получила дополнительные преимущества в налаживании военно-технических связей с двумя главными конкурентами Венесуэлы в регионе: Колумбией и Бразилией. С обоими государствами у Каракаса пограничные проблемы, российские вертолеты способны обеспечить их решение. Усиление военной мощи Венесуэлы, особенно приобретение ударных вертолетов Ми-35 (глубокая модернизация основного ударного вертолета ВВС России Ми-24) вынудит оба государства озаботиться вопросами наращивания собственных военных возможностей.

И если Колумбия – 100%-ная вотчина США, то в случае с Бразилией России есть за что побороться. Появился шанс вернуться к закрытому буквально на днях тендеру по закупкам современных истребителей.

В ходе обсуждения Москва предлагала последнюю разработку КБ «Сухого» – multifunctional истребитель Су-35. Причем в качестве дополнительного бонуса рассматривалась возможность лицензионного производства этих машин на мощностях бразильской авиастроительной компании. В отличие от венесуэльского, этот контракт – как раз тот самый «миллиардник», заключение которого вывело бы Москву в лидеры местного оружейного рынка. И открыло бы для сотрудничества Аргентину и Чили, которые заинтересованы в приобретении современной авиационной, морской и зенитно-ракетной техники.

У контракта с Венесуэлой есть и внутрироссийские лоббисты. Исполнителем контракта будет недавно образованное ОАО «ОПК «Оборонпром», объединившее российских производителей вертолетов марки «Ми»: КБ «Миля» и три серийных завода в Ростове, Казани и Улан-Удэ. Глава этой структуры Денис Мантуров говорит, что при минимальном внутреннем заказе экспорт – единственная возможность сохранения промышленного потенциала входящих в холдинг предприятий.

*Источник: Газета.Ru*  
13.03.05

## ПЕНТАГОН УВЕРЕН, ЧТО ВЕНЕСУЭЛЬЦЫ НЕ СМОГУТ ЛЕТАТЬ НА РОССИЙСКИХ "МИГАХ"

**Эксперты Пентагона считают, что российские вооружения, закупленные Венесуэлой в последнее время, не смогут дестабилизировать обстановку в регионе, так как правительство Уго Чавеса не сможет поддерживать их в боеспособном состоянии, сообщает на сайте газеты Financial Times.**

Речь идет о 50 истребителях МиГ-29, которые Чавес намерен закупить в России, а также о десяти ударных вертолетах, которые Венесуэла закупила в России в начале марта. Известно также, что в будущем эта страна намерена закупить в России, по меньшей мере, еще 20 российских вертолетов и 100 тысяч автоматов Калашникова.

США тревожат, в первую очередь, закупки стрелкового оружия. Американцы утверждают, что Чавес намерен вооружить им армию, а высвободившиеся автоматы направить повстанцам, которые воюют против колумбийского правительства.

Венесуэла, напротив, настаивает на том, что все оружие ей необходимо, чтобы укрепить обороноспособность страны и вооружать незаконные формирования она не намерена.

Что же касается авиации, то, по словам представителя Пентагона, "вероятнее всего, это будет напрасной тратой средств со стороны Чавеса, так как ему не удастся поддерживать все эти машины в летном состоянии достаточно долго". "У Венесуэлы уже есть американские F-16 и французские "Миражи", но лишь несколько из них могут летать", - заявил он.

Кроме того, американцы указали на "непрозрачность" сделок по продаже оружия. По их данным, всего на закупку новейшего оружия Венесуэла собирает потратить примерно пять миллиардов долларов, однако эта сумма не обсуждалась в парламенте страны. Это позволило американским политикам назвать сделку "оргией коррупционеров".

*источник: сайт "Lenta.Ru"  
14.03.05*

## БОМБАРДИЕР ПЕРЕХОДИТ В СЛЕДУЮЩИЙ КЛАСС

**Канадский концерн Bombardier планирует занять место в новой для себя нише гражданских самолетов – вместимостью 110–135 пассажиров. Ведущие мировые производители машин этого класса Airbus и Boeing не боятся появления конкурента.**

В Канаде пройдет заседание совета директоров самолетостроительной корпорации Bombardier, на котором, как ожидается, будет одобрена программа создания ближне-среднемагистрального самолета вместимостью 110-135 пассажиров. В этой нише Bombardier, ранее выпускавший машины лишь до 100 человек, надеется конкурировать с Airbus и Boeing, которые сегодня контролируют рынок машин этого типа, выпуская семейства самолетов A320 и B737 соответственно.

По оценкам специалистов Bombardier, на создание нового самолета корпорации придется потратить \$2 млрд. Для компании, переживающей сейчас не самые лучшие времена, это весьма серьезная сумма. За два последние года Bombardier уже продала свои подразделения, занимавшиеся разработкой снегоходов и систем безопасности.

Но эти действия не остановили снижение прибыли: за первые девять месяцев 2004 года Bombardier показала убыток в размере \$141 млн против \$64,5 млн за аналогичный период прошлого года. Капитализация Bombardier упала почти вдвое. Все это закончилось отставкой президента компании Поля Телье в декабре прошлого года.

В планах нового менеджмента компании закрытие семи предприятий, три из которых расположены в Великобритании и по одному - в Португалии, Швейцарии, ФРГ и Швеции, а также продажа биз-

нес-единицы Bombardier Capital и сокращение размера дивидендов.

Вполне вероятно, что таким образом компания соберет необходимую ей для производства нового самолета сумму, но Bombardier надеется и на господдержку. Ее дочерним предприятиям в Канаде, Англии и Северной Ирландии поставлена задача добиться от своих правительств оплаты трети всех необходимых инвестиций в проект. Именно тому заводу, который сможет заручиться поддержкой чиновников, и будет поручена окончательная сборка нового самолета Bombardier.

Сообщается, что такие переговоры с соответствующими департаментами канадского, британского и североирландского правительств уже состоялись (их попросили профинансировать сборку первых 135 машин), но ответ пока не известен.

А две недели назад появилась неофициальная информация о том, что выбор сделан в пользу Монреала по двум причинам: во-первых, там расположена большая часть производства реактивных самолетов Bombardier, а во-вторых, 6 марта 91% рабочего коллектива монреальского завода проголосовал за проект нового шестилетнего контракта, который позволит производителю самолетов сократить затраты, но при условии, что окончательную сборку новых машин Bombardier доверить заводу в Монреале, а не в Торонто или Белфасте. Но официально выбор завода будет озвучен только после заседания совета директоров.

Между тем саму компанию Bombardier высокие затраты на новую программу не смущают. Там говорят, что емкость рынка неизмеримо больше \$2 млрд. По оценке Bombardier, в течение 20 лет мировому авиарынку понадобится 5,8 тыс. машин с числом

мест от 100 до 150 на общую сумму около \$250 млрд (прогнозы Airbus несколько отличаются: европейская корпорация оценивает емкость рынка на 20 лет в 10,9 тыс. единиц на общую сумму \$761 млрд в каталожных ценах 2004 года).

Только занять достойное место в этой нише Bombardier будет довольно сложно: компании Airbus и Boeing ежегодно продают больше 100 самолетов этого типа.

В российском офисе Airbus "Газете.Ru" сообщили, что к первой половине 2006 года концерн намерен довести выпуск лайнеров семейства A320 с 20 до 30 самолетов в месяц. Поэтому у европейцев нет опа-

сений возможного появления конкурента и они говорят, что Bombardier будет непросто в этом сегменте рынка. Позицию Boeing выяснить не удалось.

Если совет директоров Bombardier одобрит программу и найдет деньги на ее реализацию, создание самолета вместимостью 110-135 человек начнется уже в этом году. На авиационном салоне во французском Ле Бурже этим летом канадцы планируют отчитаться о проделанной работе. А сдача в эксплуатацию первых машин намечена на 2010 год.

источник: Газета.Ru  
16.03.05

## КАНАДСКИЙ НАЛЕТ

**Третий в мире производитель пассажирских самолетов – канадская компания Bombardier – объявила о намерении начать производство нового авиалайнера на 110–130 мест. Появление третьего ближнемагистрального самолета делает бесперспективными дальнейшие работы по созданию российского аналога MC-21 и значительно затрудняет будущее самолета RRJ.**

Президент канадской корпорации Bombardier Пьер Бодуан, выступая вчера на презентации новой серии самолетов, отметил, что основными конкурентами машин Bombardier являются европейский A-320 и Boeing-737. По его словам, первый полет самолеты CS110-130 совершат в 2008 году, а в серийное производство машины будут запущены в 2010.

Российские аналоги, находящиеся в стадии разработки, как потенциальные конкуренты машинам Bombardier, Boeing и Airbus не рассматриваются. "Наши головные перевозчики ведут переговоры о лизинге подержанных A-310, - говорит начальник аналитического отдела ИК "Перспект" Наталия Одинцова. - Конкурентом может стать наш RRJ, но он появится не раньше 2007 года, а пока стратегия наших компаний - долгосрочный лизинг или покупка подержанных машин". "В России замкнутый круг: чтобы финансировать разработку и производство (к примеру - RRJ), нужен договор о прямой покупке, - объясняет Одинцова. - Единственный выход - государство должно принять программу RRJ как стратегическую и начать финансировать производство". Без господдержки частник в проект не пойдет, потому что речь идет о сотнях миллионов долларов.

С аналитиком не согласен заместитель генерального директора ОАО "Аэрофлот-российские авиалинии" Лев Кошляков. "Долгосрочный лизинг - не такой уж безоблачный бизнес, - поясняет он. - Мы платим 18% налога плюс 22% пошлины на импортный самолет. Это - несомненно, протекционистская мера, но она не помогает, поскольку ничто не развивается". "В ближайшее время мы проведем тендер на ближнемагистральный самолет, и на нем будет два главных конкурента - украинский Ан-148 и российский RRJ", - поясняет Кошляков.

Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов считает, что появление канадской серии

перечеркивает будущее российского ближнемагистрального самолета MC-21, разрабатываемого ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" совместно с ОАО "ОКБ им. Яковлева". "Запуск Bombardier ставит крест на слабых перспективах запуска MC-21, который должен был заменить Ту-154М и Як-42, - считает аналитик. - До канадского самолета наш еще имел нишу, но после запуска CS110-130 этой ниши нет".

Утверждение аналитика отчасти подтверждается стойким нежеланием российских разработчиков комментировать перспективы самолета MC-21. "Когда у нас будет, что о нем рассказать, мы расскажем", - сказал замгендиректора "Ильюшина" Владимир Беляков.

источник: газета "Бизнес"  
17.03.05

### ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

**Арман Бомбардье основал в 1942 году производство снегоходов. Компания получила имя Bombardier. Сегодня этот концерн занимает 3-е место в мире по объему производства самолетов для гражданской авиации.**

**Модельный ряд Bombardier бизнес-класса состоит из Learjet, Challenger и самолета для дальних перелетов Global Express. Для региональных перевозок предназначены Canadian Regional Jet (50-местные CRJ серий 100 и 200 и 70-местные CRJ 700) и турбовинтовые самолеты DASH-8 различных серий: 37-местные серий Q100 и Q200; 50-местный серии Q300 и 70-местный серии Q400. За последние 15 лет концерн Bombardier изобрел 15 моделей самолетов.**

**В 1999 году Bombardier структурно оформилась в четыре основных группы: Bombardier Recreational Products (снегоходы и водные мотоциклы), Bombardier Capital (финансовая поддержка проектов), Bombardier Aerospace (авиастроение), Bombardier Transportation (строительство железнодорожного транспорта).**

**Основной доход группа компаний получала от последних двух бизнес-единиц.**

## ПОСТОЯННО ДОКАЗЫВАТЬ ПРАВО НА СУЩЕСТВОВАНИЕ

*Предприятие "Hamilton Standard - Наука" отмечает свое 10-летие*

В середине 90-х годов в отечественной авиационной промышленности как грибы после дождя возникли совместные предприятия, ориентировавшиеся на казавшийся огромным внутренний российский рынок. Большая их часть вскоре прекратила свое существование вместе с надеждами на сверхвысокие продажи. Время расставило все по местам - в выигрыше оказались те немногие, кто рискнул инвестировать средства в развитие производства в России и открыл своим партнерам западный рынок.

### **"МЫ ЭТОТ ПУТЬ НАЧАЛИ 10 ЛЕТ НАЗАД"**

**Леонид Мазин, генеральный директор "Hamilton Standard - Наука":**

**"Стратегия развития авиационной промышленности России" - это, с моей точки зрения, первый документ за долгие годы, показывающий реальную картину того, что происходит. В нем констатируется, что не может быть только внутреннего рынка. Только продаваемая на мировом рынке продукция авиационной промышленности позволит сохранить Россию в качестве мировой авиастроительной державы.**

**В то же время, сегодня авиапрому нечего предложить мировому рынку. В качестве первых шагов предлагается реализация малых интеграционных международных проектов посредством приобщения к методологии, культуре и технологиям мировых системных интеграторов. К этой категории относятся и поставки комплектующих для мировых системных интеграторов.**

**Все то, что заявляется как цель на ближайшие годы, уже есть на Hamilton Standard - Наука. Просто потому, что мы начали 10 лет назад и прошли этот путь. Мы сегодня практически единственное в российской авиационной промышленности предприятие, которое поставляет на борт западных самолетов высокотехнологичную продукцию. В стратегии говорится, что уже на A380 или на Boeing 787 попасть нельзя, уже слишком поздно, надо думать о новых проектах. А мы присутствуем как поставщики на обоих этих самолетах.**

### **ОТ ОЖИДАНИЙ К РАЗОЧАРОВАНИЯМ**

Создание совместных предприятий в области авиастроения, разделение труда на глобальном рынке, интеграция в мировую систему производства гражданских самолетов - все то, о чем сегодня говорится как о перспективном пути развития, 10 лет назад воспринималось совсем иначе. Первая половина 90-х годов стала периодом огромного интереса к отечественному рынку со стороны западных авиастроительных компаний. В то время старт массового производства воздушных судов нового поколения Ту-204, Ил-96-300 и Ил-114 ожидался с месяца на месяц, мажорные перспективы поставки их за пределы СНГ привлекали возможностью получить кусок в этом экспортном пироге. Напомним, что только самолетов экспортной модификации Ту-204-120 с двигателями Rolls-Royce и западной авионики египетский предприниматель Камаль заказал 30 штук, был еще опцион на 170 самолетов. И это не считая потенциальных заказов от отечественных авиакомпаний. Признаки обвального падения рынка пассажирских перевозок были еще не столь очевидны.

Именно для оснащения самолетов нового поколения Ту-204 современными высокоэффективными теплообменниками было создано 10 лет назад совместное предприятие Hamilton Standard - Наука, учрежденное подразделением американской корпорации United Technologies и российским НПО "Наука". Изначально контрольный пакет СП принадлежал иностранному партнеру, что и определило судьбу этого предприятия.

Экономический кризис, избыток провозных мощностей и, как следствие, падение спроса, неумелое управление и другие причины ввергли авиационную промышленность в продолжительный кризис. Вслед за передачей заказчику в 1995 году первого блока теплообменника для Ту-204 последовали единичные поставки, однако загрузить предприятие ими было невозможно. Напомним, что выходящие в текущем году из цехов Ульяновского ЗАО "Авиастар-СП" самолеты этого семейства будут носить порядковые номера до 40-го включительно...

Наступило горькое разочарование. Ряд западных компаний, открывших свои представительства в России, создавших совместные предприятия, уходили из страны, увозя с собой негативный опыт. Неподтвержденные надежды и чиновничьи барьеры - этого было достаточно для того, чтобы первая волна интереса к нашей стране схлынула.

Акционеры Hamilton Standard - Наука стояли перед выбором - либо закрыть предприятие, либо переориентировать его на западный рынок. Риски были велики, но западные партнеры на них решились. И не ошиблись.

Надо было в кратчайшие сроки решить множество проблем. Первый опыт совместной работы позволил преодолеть ментальный барьер, и с тех пор партнеры убедились, что могут работать "в одной упряжке". В Москве собрался уникальный коллектив, в который с первых дней влились молодые энергичные специалисты - именно они сегодня, спустя 10 лет, составляют костяк менеджерской команды, и в будущем будут определять развитие предприятия. Создана соответствующая западным требованиям система качества, которая постоянно развивается. В 1998 году производство было сертифицировано Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета, в 2000 году получен сертификат качества ИСО 9002:1994. А спустя еще три года соответствие самым строгим требованиям было подтверждено получением сертификата качества ИСО 9001:2000 и AS 9100.

### **ОТ СБОРКИ К ПРОЕКТИРОВАНИЮ**

Первые теплообменники были поставлены на западный рынок в 1997 году. Тогда компания Hamilton Sundstrand передала в Россию необходимые чертежи и в Москве было освоено серийное производство агрегатов для иностранных самолетов. Сырье поступало из-за рубежа, от американских дистрибьюторов. С учетом того, что алюминиевая фольга, до того, как попасть на предприятие, проходила путь через океан, стоимость материала значительно возросла. Однако альтернативы поставкам с Запада до сих пор нет - отечественные производители пока не смогли достичь необходимого уровня качества продукции.

За рубежом были закуплены значительная часть технологического оборудования. Помимо довольно специфических станков - гофрообразующих машин и

автоматизированных паяльных печей, приобретено металлообрабатывающее оборудование, производственные площади оснащены устройствами для транспортировки продукции. Однако велика и доля ручной работы - отчасти это, учитывая невысокие (по заокеанским меркам) расходы на оплату труда, стало основанием для разворачивания производства в России. Ежегодные расходы на амортизацию основных фондов достигают 500 тыс долларов. Оборудование эксплуатируется с полной нагрузкой, по 2 смены в день, и за прошедшие 10 лет некоторые станки пришлось обновить. Стоимость печей для пайки - около полумиллиона долларов, обрабатывающий центр "зашкаливает" за 600 тыс долларов. Однако такие высокие инвестиции в производство позволяют гарантировать стабильное качество продукции.

Подтвердив способность держать высокую планку, СП Hamilton Standard - Наука вышло на следующий уровень развития. В 2002 году было создано собственное конструкторское бюро, которое постепенно включилось в проектирование новых изделий. Проектирование ведется в системе Unigraphics, для расчетов используется пакет Nastran - здесь были использованы корпоративные стандарты, эти же программные продукты применяются и зарубежными коллегами. Для связи с материнской компанией проведена сеть - таким образом обеспечен высокоскоростной обмен данными, доступ к базам данных Hamilton Sundstrand. И если сейчас право подписи чертежей по-прежнему принадлежит материнской компании, то в будущем ожидается передача этой функции местным специалистам. Также в планах руководства КБ - расширение с целью получения заказов на проектирование узлов по всей номенклатуре систем для кондиционирования воздуха.

Первый заказ был получен в 2003 году - здесь спроектированы теплообменники-конденсаторы для сверхбольшого Airbus A380. Задача оказалась непростой - чтобы выдержать строгие требования по весу, пришлось создать уникальную конструкцию, в которой матрица - наиболее сложная часть теплообменника - состоит из более чем 100 видов различных по конфигурации деталей. Однако это позволило избежать штрафных санкций, которые разработчик накладывал за каждый килограмм перевеса. Вслед за выпуском рабочей документации и опытных образцов, налажено серийное производство. Уже к лету темп работ достигнет 1,5 самолето-комплекта в месяц, компания планирует иметь оборот по этой программе около 2 млн долларов в год.

Первый опыт оказался удачным, и Hamilton Sundstrand учла его в дальнейшем. На новейшем лайнере Boeing 787 Dreamliner ряд систем будет поставлять именно эта компания. Одна из причин, по которой ей достались выгодные заказы, заключается в том, что она смогла предложить конкурентную цену при соответствии строгим требованиям заказчика. Пожалуй, без участия Hamilton Standard - Наука уложиться в жесткие ценовые рамки было бы невозможно. Так или иначе, в 2005 году КБ приступило к проектированию теплообменников для нового лайнера.

Вообще же за 10 лет освоено выпуск комплектующих для самолетов Airbus A380, Boeing 747 и Boeing 787, CRJ 200 и DHC 8 (Bombardier), ERJ 135 и ERJ 145 (Embraer), SAAB 2000, Ту-154М, Ту-334, Ту-204 и Ту-214. Небольшой штрих к портрету - для вновь выпускаемых гигантов Boeing 747 Hamilton Standard - Наука

является эксклюзивным поставщиком теплообменников. Кроме того компания контролирует примерно половину рынка ремонтных комплектов, приносящего ежегодно по 2 млн долларов.

## ПОСТОЯННО ДОКАЗЫВАТЬ ПРАВО НА СУЩЕСТВОВАНИЕ

Конкурируя на международном рынке, компании постоянно приходится доказывать свое право на существование. Для того, чтобы не оказаться выброшенными с рынка, необходимо непрестанно развиваться и совершенствоваться. 2004 год стал для Hamilton Standard - Наука годом преобразований.

Рост числа заказов, а также перспективы освоения новой продукции, заставили критично взглянуть на производственные мощности. Один из симптомов болезни под названием "неэффективность" - незавершенное производство. Продукция, материалы, заготовки - все это лишь загромождало пространство и висело мертвым грузом. Было принято решение полностью пересмотреть основополагающие принципы и внедрить новую схему - гибкое производство.

Казалось бы, ничего сложного в этом нет: весь технологический процесс разделен на несколько участков. У каждого участка - своя зона входа. Когда изделие поступает на вход, освободившийся рабочий принимает его и выполняет установленные операции. А затем перемещает изделие на зону входа следующей операции. Никаких сменных заданий нет, однако ведется вся статистика о выполнении ежедневного плана - на доске представлены плановые и фактические цифры. И по мере того, как рабочие освоились в новой ситуации, расхождение между показателями стало сокращаться.

Эффект оказался весьма существенным: если до введения новой схемы в работе находилось одновременно порядка 20-22 изделий для Boeing 747, то сейчас - не более 10-12. Освободилось место и повысилась выработка. Производственный цикл на один теплообменник сократился с 30 дней до 10-12, при том, что трудоемкость уменьшена только на 10%. Таким образом, из старых стен удалось "выжать" дополнительно 25-процентный прирост производственных мощностей.

Свои перспективы Hamilton Standard - Наука связывает не только с получением новых заказов. Есть и другие резервы - например использование материалов и комплектующих отечественного производства. Уже не первый год идет работа с "Русским

## ВАЖНЕЕ ДЕНЕГ

**Ричард Броди, Президент  
United Technologies  
International Operations:**

**Когда мы думаем о  
зарубежных инвестициях в  
российскую  
промышленность, мы  
зачастую думаем просто о  
деньгах. Деньги безусловно  
важны. В России мы  
вложили 500 млн долларов.  
Но есть другие формы  
инвестиций, которые важны  
так же как деньги, или даже  
еще больше.**

**Например, российской  
авиационной  
промышленности мы даем  
доступ на зарубежные  
рынки. Airbus, Boeing,  
Bombardier, Embraer - это  
заказчики, которые при  
создании самолета  
формируют базу  
поставщиков на 10-20 лет  
вперед, и эти поставщики, в  
основном, уже избраны.**

**Наши инвестиции - это  
доступ для российских  
компаний на сложный  
рынок, на который иначе  
они не смогли бы попасть.  
Это возможность участия в  
новых программах,  
например Airbus A380 или  
Boeing 787, к которым иначе  
невозможно было бы  
присоединиться.**

**Еще один аспект -  
современные технологи.  
Мы понимаем технологию  
как станки и технические  
процессы. Но это еще и  
современные  
производственные  
процессы. Основной  
принцип заключается в том,  
чтобы максимально  
увеличить  
производительность при  
имеющихся ресурсах. Чтобы  
конкурировать на мировом  
рынке, надо работать по  
тем же стандартам, что и  
конкуренты.**

алюминием" и СУАЛ-холдингом, и она приносит некоторые результаты. Уже сейчас получены первые опытные партии фольги, соответствующей импортным аналогам как по составу, так и по механическим свойствам. Правда, пока говорить о том, что проблема с поставками решена, не приходится - отечественная фольга не штапуется, витки слипаются... а тем временем серийная продукция отправляется заказчику с европейской или американской фольгой.

Проблема упирается в то, что для отечественных алюминиевых гигантов небольшое предприятие, потребляющее ежегодно около 40 тонн материалов, не является стратегическим партнером. В то же время это один из самых требовательных клиентов - здесь весьма жесткие спецификации. Но рано или поздно отечественные поставщики смогут обеспечить требуемое качество. А это, в свою очередь, позволит почти

на 40% сократить стоимость материалов для теплообменников и, в конечном итоге, заметно отразится на итоговой стоимости продукции.

Использование отечественной базы поставщиков - стратегическая задача, решение которой позволит поднять позиции предприятия на недостижимую для конкурентов высоту. И это открывает для Hamilton Standard - Наука перспективы на годы вперед.

*источник: АвиаПорт.Ru  
22.03.05*

## СПЕЦИАЛИСТЫ NASA РЕКОМЕНДУЮТ MSC.NASTRAN ДЛЯ РАЗРАБОТКИ СОВРЕМЕННЫХ АВИАЦИОННЫХ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

*По материалам "Alfa Magazine" #4, 2005*

**Испытания по роторной динамике являются одним из важнейших критериев обеспечения работоспособности и безопасности как газотурбинных двигателей, так и летательных аппаратов в целом. Современные летательные аппараты рождаются на основе взаимодействия производителей планера и двигательных установок.**

С момента своего основания, с компаниями, занимающимися разработкой двигателей и планеров, тесно сотрудничает NASA (National Aeronautics and Space Administration) США. Предлагаемая Вашему вниманию статья содержит некоторые комментарии сотрудников ведущих исследовательских центров NASA.

До недавнего времени компьютерные программы моделирования роторной динамики, необходимые, поскольку реальные физические испытания прототипов чрезвычайно дороги, в значительной степени разрабатывались конструкторами авиадвигателей самостоятельно, отличались низкой универсальностью и не обеспечивали быстрой передачи расчетных моделей и данных моделирования между заказчиками и исполнителями.

MSC.Nastran традиционно широко используется в аэрокосмической индустрии. Поэтому, так или иначе, все эти программы должны были иметь связь с MSC.Nastran.

"До тех пор, пока всеобъемлющей комплексной системы для анализа роторной динамики на больших конечно-элементных моделях не существовало, разработчики собственных приложений тратили много времени на интеграцию своих разработок с

MSC.Nastran. Соответственно, с каждой новой версией MSC.Nastran, каждая компания должна была обновлять свои расчетные модули.

Помимо этих сложностей, поскольку каждая компания имела собственный формат представления данных, требовались дополнительные манипуляции для передачи производителям планера информации о двигателе с целью интеграции модели двигателя в модель планера. Теперь MSC.Nastran обеспечивает единую среду для решения задач роторной динамики, единый стандартный интерфейс для быстрой передачи данных и моделей. Все пользователи теперь могут использовать одну и ту же модель, а передача данных стала принципиально быстрее, корректнее и проще".

Роторная динамика MSC.Nastran обеспечивает:

Анализ установившихся и переходных динамических процессов на базе как упрощенных стержневых - массовых моделей, так и на основе подробных 3D CAD моделей. Исследование спектров собственных частот и форм колебаний отдельных деталей и узлов с анализом распределения относительных напряжений при колебаниях по собственным формам. Построение диаграмм Кемпбелла. Построение Математических моделей динамического поведения многороторных двигателей с учетом нелинейных характеристик опор, включающих исследования критических частот вращения роторов, анализ условий возникновения и параметров прямой и обратной прецессии, изучение реакций на обрыв лопаток и касание ротора о статор. Одна из важнейших областей, в которой NASA сотрудничает с компаниями, проектирующими ГТД, - разработка улучшенных инструментов моделирования защиты двигателя, в частности, для анализа отклика на обрыва лопатки (тест на обрыв лопатки требует федеральной авиационной сертификационной комиссией США).

Один из аспектов такого анализа - подтверждение, что лопатка не пробивает корпус двигателя при обрыве. Другой аспект - подтверждение, что большие дисбалансы, возникающие вследствие обрыва лопатки, не приводят к разрушению как двигателя, так и планера. Такой тип анализа требует использования очень больших и сложных моделей. И практически единственной системой, которая может быть применена для этого, является MSC.Nastran.

Поскольку реальные физические испытания подразумевают разрушение конструкции (двигателя), то, если эксперимент не дает положительных результатов, и он должен быть повторен, для него необходимо изготовить новый двигатель. Это чрезвычайно дорогостоящая и затратная по времени процедура в условиях, когда стоимость одного испытания составляет десятки миллионов долларов.

"Анализ обрыва лопатки определяет, что произойдет, когда лопатка двигателя оторвется. За исключением MSC.Nastran, нет ни одной другой системы, способной выполнить такого типа анализ системы "двигатель - планер" с требуемой достоверностью. Физический тест обычно стоит порядка 10 млн. долларов и более. И повторение его крайне нежелательно. Новые возможности роторной динамики MSC.Nastran позволяют нам выполнять тест в виртуальной среде и гарантировать, что физические испытания будут успешными с первой попытки".

В VPD - среде тест на обрыв лопатки может быть выполнен например с шагом 10 - 15 градусов по окружности ротора с тем, чтобы быть уверенным, что при любом угле потери лопатки двигатель и планер останутся безопасными и не перенагруженными.

Другой вопрос - сложность реального процесса обрыва лопатки. Большинство систем позволяют лишь учесть присутствие единичной несбалансированной массы для моделирования эффекта обрыва лопатки. Но в реальной жизни все гораздо сложнее. Часто, сначала отрывается лопатка двигателя и планер остаются безопасными и не перенагруженными. После непродолжительного периода времени обрываются еще куски, после чего начинается обрыв кусков из смежных лопаток. В то время, когда это все происходит, скорость ротора может измениться, поскольку двигатель может быть отключен.

"MSC.Nastran включает возможности такого моделирования. Так что в настоящее время вы можете моделировать сложные ситуации обрыва лопаток при непостоянной скорости вращения ротора".

"Другая область, в которой мы работаем, - это разработка т.н. магнитных подшипников, призванных заменить традиционные в двигателях самолетов и турбинных машинах в том числе с целью уменьшить нагрузки, возникающие при обрыве лопаток. Мы разработали испытательную установку для подтверждения наших идей. Но в конечном счете, нам придется тестировать эти идеи на реальных летательных аппаратах. Мы полагаем, что MSC.Nastran будет полезен и даст нам возможность выполнить необходимые оценки".

Магнитные подшипники являются "активными", с изменяемыми величинами жесткости и демпфирования. Жесткость и демпфирование регулируются в полете, что позволяет компенсировать возникающие в результате обрыва лопатки нагрузки. До сих пор, инженеры работали с наземными испытательными стендами и относительно простыми моделями роторных магнитных подшипников.

"С возможностями роторной динамики MSC.Nastran магнитные подшипники могут быть включены в общую комплексную модель "двигатель - планер". Используя такое моделирование, характеристики магнитных подшипников могут быть исследованы в реалистичных условиях работы".

"Так же, в Glenn Research Center NASA мы имеем большую программу экспериментов по микрогравитации. Инструменты роторной динамики MSC.Nastran весьма полезны при исследовании возбуждения конструкции экспериментальной установки в процессе полета, будь то космический корабль или исследовательская лаборатория на борту специального самолета, выполняющего микрогравитационный маневр. С применением MSC.Nastran, мы можем определять нагрузки, возникающие в процессе маневра, что позволяет быть уверенными в достоверности проводимых экспериментов. Мы должны были вручную выполнять вычисления по определению нагрузок, приходящихся на экспериментальную установку во время выполнения микрогравитационного маневра, когда самолет выполняет движение по параболической траектории, в то время как экспериментальная установка вращается в соответствии с условиями эксперимента. Аппарат роторной динамики MSC.Nastran позволяет легко вычислять эти нагрузки и поэтому он будет использоваться в будущем для этого класса задач".

Таким образом, диапазон проблем при исследовании вопросов роторной динамики чрезвычайно широк. "С точки зрения современных задач, нет другой системы в мире, кроме MSC.Nastran, которая бы удовлетворяла требуемому спектру необходимых расчетов. Мы выполнили интенсивное систематическое тестирование аппарата роторной динамики MSC.Nastran с целью проверки соответствия получаемых результатов с положениями теории. И можем сказать, что с новыми возможностями моделирования роторной динамики MSC.Nastran в этой чрезвычайно важной области проектирования самолетов сделан огромный шаг вперед.

Конечно-элементные модели, используемые в таких расчетах, невероятно большие - миллионы степеней свободы. В общем было невозможно выполнять задачи такого уровня на моделях такой размерности. Необходимы высокоэффективные методы редукции моделей. MSC.Nastran - единственная система, которая способна взять огромную модель, редуцировать ее до приемлемого уровня и получить точные результаты. Это система, которую используют и будут использовать компании для разработки двигателей летательных аппаратов и летательных аппаратов в целом. Мы думаем, MSC.Nastran - путь для всех, кто хочет выполнять разработки быстрее, получая при этом лучшие результаты".

источник: [www.cad.ru](http://www.cad.ru)  
01.03.05

**Элементные модели, используемые в таких расчетах, невероятно большие - миллионы степеней свободы.**

**В общем было невозможно выполнять задачи такого уровня на моделях такой размерности.**

**Необходимы высокоэффективные методы редукции моделей. MSC.**

**Nastran - единственная система, которая способна взять огромную модель, редуцировать ее до приемлемого уровня и получить точные результаты.**



## ИНЖЕНЕРНЫЕ ЦЕНТРЫ AIRBUS И BOEING В МОСКВЕ

### 2004–2005: КОНТРАКТЫ С AIRBUS И BOEING В РОССИИ

В конце декабря 2004 Airbus объявил о размещении заказа на изготовление деталей и узлов для своих самолетов в России.

Подписание контракта между Airbus и НПК "Иркут" состоялось во время визита Владимира Путина в Германию. "Иркут" наладит для Airbus производство стоек шасси, балок фюзеляжа, закрылков и каркаса для пола магистрального самолета A-320. Сумма десятилетнего контракта составит 200 млн. долл.

Сразу после подписания контракта руководство Airbus заявило о планах по расширению участия российских поставщиков в своих производственных программах. В 2005 году среди российских предприятий будет объявлен тендер на поставку узлов и деталей для самолетов на сумму до 150 млн. долл.

В конце ноября 2004 стало известно, что российские компании примут участие в строительстве самолета Boeing 7E7 Dreamliner. Соответствующее соглашение было подписано корпорацией Boeing и Минпромэнерго РФ.

В рамках этого проекта Boeing заключил контракт с Верхнесалдинским металлургическим производственным объединением о почти трехкратном увеличении закупок титановой продукции. В течение следующих 6-ти лет объем закупок компанией у ВСМПО готовых деталей для своего нового самолета составит 2,5 млрд. долл.

*источник: ГАЗЕТА.GZT.RU  
декабрь, 2004 г.*

### 2003: ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР AIRBUS В МОСКВЕ

В 2003 г. Москве приступил к работе Инженерный центр Airbus, который займется созданием агрегатов и комплекующих для самолетов Airbus. В 1998 году подобный центр в Москве организовала американская корпорация Boeing.

Кооперационная программа разработана Airbus в рамках Соглашения о стратегическом партнерстве между европейским аэрокосмическим и оборонным концерном EADS (главным акционером Airbus) и Российским авиационно-космическим агентством, которое было подписано в Москве в июле 2001 г. Основным партнером реализации программы концерн Airbus выбрал в 2002 году группу компаний "Каскол".

В ближайшие годы в центре Airbus будут работать 100 российских специалистов. Они займутся проектированием частей фюзеляжа, расчетами на прочность и выпуском документации на установку бортового оборудования. Центр станет координатором проектных работ Airbus с российскими КБ и будет выпускать рабочие

чертежи для производства частей самолетов концерна в России.

В рамках соглашения EADS и "Росавиакосмоса" российская промышленность будет задействована в проектах по выпуску самолетов семейства A320, A380 и A400M, навигационной спутниковой системы Galileo и военно-транспортного самолета A400M. Европейцы помогут нам модернизировать истребитель МиГ-29, дочерняя компания EADS-Eurocopter начнет исследование рынка сбыта для вертолета большой грузоподъемности Ми-38. Все эти программы и проекты вступят в силу сразу после подписания отдельных договоров между EADS и промышленными партнерами с российской стороны.

*источник: "Финансовые известия"  
июнь, 2003 г.*

### 2002: ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР AIRBUS-КАСКОЛ В МОСКВЕ

В ноябре 2002 г. компания Airbus подписала соглашение с "Аэрофлотом" о продаже ему 18 самолетов семейства A320 (на сумму 900 млн. долл.) и протокол с группой компаний КАСКОЛ о создании инженерного центра Airbus-КАСКОЛ в Москве.

Тем самым, началась практическая реализация соглашения о стратегическом партнерстве между Росавиакосмосом и EADS, охватывающего сферы гражданской и военной авиации, космической техники и проектирования летательных аппаратов.

EADS предложила перечень совместных программ, которые, по предварительной оценке, могут в течение последующих 10 лет сотрудничества с Россией дать оборот около 2,1 млрд евро.

Инженерный центр Airbus (Engineering Center Airbus in Russia) зарегистрирован в декабре 2002 г., 51% принадлежит Airbus и 49% группе компаний "Каскол".

Центр будет работать по технологиям и стандартам Airbus, участвуя как в существующих, так и перспективных программах концерна. Функции центра: координация существующих программ по расширению сотрудничества Airbus с российскими авиапромышленными предприятиями, обмен опытом в области авиастроения.

**Группа "Каскол", создана в 1988 г., сегодня контролирует или участвует в управлении более чем 20 российских и зарубежных компаний. В их числе аэрокосмические предприятия: ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (60% акций), производство и модернизация некоторых моделей истребителей МиГ, и ОАО "Гидромаш" (почти 50% акций), монопольный производитель гидравлики и шасси для авиакосмической промышленности, Улан-Удэнский авиазавод более (25% акций), Ракетно-космическая корпорация "Энергия" им. Королева (более 15% акций). Президент группы "Каскол" Сергей Недорослев оценивал оборот своего бизнеса в 2003 г. в \$250 млн в год.**

**Компания EADS создана в 2001 г. в результате слияния трех европейских аэрокосмических компаний – германской DASA, французской Aerospatiale Matra и испанской CASA.**

**Производит пассажирские авиалайнеры марки Airbus, космическую и оборонную технику.**

**Объем выручки в 2002 г. – 29,9 млрд евро, из которых 80% пришлось на гражданскую и 20% – на военную авиатехнику.**

После подписания соглашения Российский банк развития выразил готовность принять участие в финансировании российской части работ по созданию инженерного центра. Airbus, имеющий сегодня самый большой в мире портфель заказов на постройку новых самолетов, и группа "Каскол", являющаяся одной из крупнейших частных компаний в российском авиастроении, подготовят долгосрочную программу по производству в России агрегатов и частей самолетов для Airbus.

источник: "АВИАСАЛОНЫ МИРА", №5(18), декабрь, 2002

## ДОКЛАД BOEING

### Материалы 1-го Русско-Американского Круглого Стола по информационным технологиям Москва, май, 2002

КРАВЧЕНКО: Благодарю вас, профессор Велихов. Меня зовут Сергей Кравченко. Я вице-президент компании Boeing по России и СНГ. Перед тем как начать свой доклад и показать вам несколько слайдов, я хотел бы попросить его превосходительство посла Пикеринга, старшего вице-президента компании Boeing по международному бизнесу, сказать несколько слов. Посол Пикеринг возглавляет программу глобализации компании Boeing. Перед тем, как вступить на эту должность, г-н Пикеринг был послом не только в России, но в Израиле и в Индии, странах, хорошо известных своей ориентацией на информационные технологии. Он также был послом США в ООН и заместителем госсекретаря США. Пожалуйста, Том.

ПИКЕРИНГ: Большое спасибо, Сергей. У меня только несколько коротких замечаний. Во-первых, я хотел бы поблагодарить моего друга, Евгения Павловича, за добрые слова, которые он сказал в своем вступительном слове. Во-вторых, я хотел сказать вам, что я счастлив, что нахожусь в России. В-третьих, руководство компании Boeing гордится своими отношениями с российскими специалистами в области информационных технологий. Для нас большая честь работать с вами, и я хотел бы особо выделить компанию IBS, под руководством Анатолия Карачинского, с которой нам удалось построить прекрасные отношения.

Компания Boeing находится в постоянном поиске путей углубления и укрепления отношений с российской стороной в области информационных технологий. В этом году мы запланировали несколько визитов в Россию главных специалистов Boeing-а по информационным технологиям. Мы всегда считали, что нам необходимо поддерживать контакты с представителями российского информационно-технологического сектора, поскольку это одно из условий успеха компании. Нам удалось построить хорошие отношения, которые оказались очень плодотворными.

Для компании это очень важно. Наша сеть информационно-технологической поддержки в России, позволяет нам обслуживать здесь в Москве с помощью российских специалистов около 1,5 миллиона важнейших строк программ для функционирования Международной космической станции. Кроме того, мы считаем, что в скором времени информационные технологии будут играть очень заметную роль

на рынке российского экспорта, о чем нам только что рассказал представитель Morgan Stanley. Мы надеемся, что в будущем к таким важным направлениям экспорта, как нефть и металл, прибавится и несырьевая продукция новых секторов.

Таковы, вкратце, наши отношения с российским сектором информационных технологий. Я передаю слово Сергею, человеку, который играет ключевую роль в развитии деятельности фирмы Boeing в Москве в области информационных технологий. Он расскажет вам, насколько важной оказалась эта деятельность для успеха компании Boeing во всем мире.

КРАВЧЕНКО: Мне хотелось бы поделиться с вами некоторыми уроками, которые нам удалось извлечь за последнее десятилетие сотрудничества с российскими учеными и специалистами в области информационных технологий. Когда мои коллеги из IBS, Microsoft и других российских и американских компаний, занимающихся информационными технологиями, попросили меня выступить на этой встрече, сначала я подумал, что расскажу только о нашей работе в области программного обеспечения, но передумал.

Я буду говорить о программном обеспечении. Но я также хотел бы затронуть те сферы, где разработка программного обеспечения и информатика совершенно необходимы. Первая сфера - исследования. Вторая - компьютерное проектирование. Третья - программное обеспечение. В последнее десятилетие компания Boeing занимается всеми тремя областями. Около 350 ученых работают в данный момент по контракту с фирмой Boeing в 7-и городах Российской Федерации. Большинство из них - математики. Я покажу вам некоторые примеры их работы. Кроме того, в данный момент 400 российских инженеров занимаются проектированием самолетов марки Boeing в здании на Тверской напротив министерства, где расположен офис замминистра Короткова. К концу года мы планируем повысить количество инженеров до 450 человек. Я расскажу о том, какую роль играют технологии в деятельности наших сотрудников, работа которых полностью основана на их использовании.

Здесь присутствует Эстер Дайсон, человек, внесший важный вклад в дело установления контактов между российским сектором информационных технологий и внешним миром. Эстер считает, что главное - добиться осознания российской экономикой ценности информационных технологий.

Конструкторский центр, который мы построили в Москве, как раз к этому и стремится. Третьей темой моего выступления будет сотрудничество с российскими технологическими компаниями Para Graph, Luxoft и некоторыми другими.

У компании Boeing несколько лабораторий. Одна из них - Лаборатория вычислительной гидродинамики - занимается разработкой важнейших алгоритмов, с помощью которых мы проектируем наши лучшие самолеты, Боинг-777 и Боинг-737NG. Используя сложные математические вычисления, нам удалось разработать коды программ, аналогичные используемым в Сиэтле, Филадельфии и Вашингтоне, но это программы для автоматизированных рабочих мест. Теперь, вместо того, чтобы зависеть от суперкомпьютера, наши инженеры в Сиэтле могут работать на своих АРМ. Это для нас необыкновенное достижение.

Мы занимаемся моделированием физики потоков. Математики и специалисты по вычислительной технике, работающие в Новосибирске и Санкт-Петербурге, совместно с учеными Boeing-а разработали совершенно новые численные алгоритмы, которые позволили спроектировать новые шасси и решить серьезные проблемы, связанные с безопасностью и шумом, возникшие при разработке нашей продукции.

Испытательный самолет Ту-144, который с 1994 по 1997 гг. оставался одним из лучших примеров сотрудничества в области авиации между НАСА и Россией. Этот самолет был переоборудован и использовался для летных испытаний. Все методики испытаний были основаны на компьютерных алгоритмах, разработанных в России, и не только специалистами ОКБ А.Н.Туполева, но и математиками Российской академии наук, включая Евгения Велихова, академика Фортнова и их коллег. Спасибо вам.

Наш будущий проект. Этот самолет - абсолютно новое слово в технике. Он называется Sonic Cruiser. Он сможет летать на 20 процентов выше и 20 процентов быстрее, чем обычный самолет. Он будет построен с использованием уникальных российских разработок, созданных российскими математиками и специалистами по вычислительной технике. Еще один пример: на слайдах вы видите нос этого самолета, модель 737, 757, 767 и 777. В этих моделях использованы российские алгоритмы, над ними работали российские математики.

О компьютерном проектировании. Недавно мне выпала честь познакомить делегацию очень высокого уровня из Министерства связи и информатизации, замминистра Короткова и его коллег, с нашим конструкторским центром. У нас сейчас работает приблизительно 400 инженеров. К концу года мы планируем привлечь еще 50 человек, а в следующем году повысить количество инженеров до 600. Все они заняты в российских компаниях: АК им. С.В.Ильюшина, ОКБ им. А.Н.Туполева, ГКНПЦ им. М.В.Хруничева, ЭМЗ им. В.М.Мясищева. Они не работают с чертежными досками. Все делается на компьютерах. Мы привезли в Россию самые передовые компьютерные технологии, которыми наши инженеры оперируют в США.

На данный момент мы занимаем 6 этажей в здании "Макдональдс" на Тверской, и я приглашаю вас всех, если у вас будет время, зайти к нам и посмотреть, что значит проектировать самолеты на компьютере. Это действительно впечатляет, и, как вы знаете, российские инженеры прекрасно образованы, требуется только месяц, чтобы переквалифицировать инженера-россиянина, работающего в АК Ильюшина или ОКБ Туполева, и научить его пользоваться передовыми технологиями проектирования. Причем работают российские специалисты также качественно, а иногда и лучше, чем инженеры Boeing-а.

Г-н Рейман говорил о значении средств связи, а ведь только благодаря Интернет-технологиям возможно создание цифровых конструкторских центров. Центр компании Boeing - самый большой международный конструкторский центр в Москве. Причем инженеры-конструкторы в Сиэтле и в Москве находятся в постоянном контакте благодаря специальной выделенной линии связи.

Существуют также и очень важные коммуникационные технологии, основанные на Интернет-решениях. Они позволяют специалистам совместно проектировать, не сходя с рабочего места. Каждый вечер,

когда просыпается Сиэтл, наши инженеры-конструкторы приходят в электронные конференц-залы. Существует договоренность, и они выходят на связь. Причем московские сотрудники, которые как раз собираются уходить с работы, имеют возможность видеть не только своих коллег, только что выпивших по утренней чашке кофе и пришедших на работу в Сиэтле: на экран выводятся трехмерные изображения модулей, которые были спроектированы за день и которые нужно обсудить. То есть, конструкторский центр функционирует круглосуточно. Мы можем проектировать 24 часа в сутки.

Примеры использования компьютерных технологий российскими инженерами за последние 5 лет: конверсия специализированного грузового самолета Боинг-767, усовершенствования Боинга-777.

Мы также проделали большую работу для Международной космической станции. Для меня лично МКС очень болезненная тема, поскольку - при моем уважении к Motorola, Intel и Microsoft - Boeing является главным интегратором МКС, и мы не можем спокойно относиться к тому, что российские инженеры уйдут из ГКНПЦ Хруничева и РКК "Энергия", где были разработаны важнейшие коды программ функционирования МКС. Несколько десятков разработчиков программного обеспечения из РКК "Энергия" и ГКНПЦ Хруничева работают по контракту с фирмой Boeing и выполняют работу для МКС. Мы приложим все усилия для создания хороших условий, чтобы программисты не ушли из этих замечательных российских космических компаний.

Несколько слов о программном обеспечении. Мы сотрудничаем с крупными российскими компаниями сектора информационных технологий. Luxoft - самая крупная российская оффшорная компания по разработке программного обеспечения. Здесь вы видите, как основатель IBS Анатолий Карачинский и глава Luxoft Дмитрий Лощинин пожимают руку моему главному специалисту по информационным технологиям, Скотту Гриффину. Скотт считает, что компания Luxoft работает на высочайшем мировом уровне. Совместно с Luxoft было реализовано около 30 проектов, и все они имели прекрасный результат.

Еще пример уникальных российских технологий. Многие из вас слышали о Георгии Пачикове, президенте компании Para Graph. Эта компания разработала, возможно, лучшие в мире технологии трехмерной визуализации объектов в Интернете. Мы собираемся тесно сотрудничать с Георгием в ближайшие несколько лет, чтобы Boeing мог извлечь всю возможную пользу из уникальных российских технологий.

Итак, какие уроки нам удалось извлечь? Главные уроки. Россия - страна с уникальными технологиями, страна с большим количеством талантливых и прекрасно образованных людей, страна, сотрудничество с которой в области информационных технологий выгодно американским компаниям с точки зрения финансовой эффективности. Здесь мы обнаружили необыкновенно восприимчивых людей и отличные управленческие ресурсы.

Все эти ресурсы необходимо поднять на определенный уровень, и это вполне осуществимо. Мы планируем продолжить создание сотен рабочих мест в секторе информационных технологий в России.

источник:  
[www.it-roundtable.ru](http://www.it-roundtable.ru)

## "САТУРН" НА МЕЖДУНАРОДНОМ САЛОНЕ "АРХИМЕД - 2005": ТРИ "ЗОЛОТА" И "СЕРЕБРО"

**ОАО 'НПО 'Сатурн' награждено тремя золотыми и одной серебряной медалью за представленные оригинальные товарные знаки и промышленные образцы на VIII Московском международном салоне промышленной собственности 'Архимед - 2005'.**

'Сатурн' представлял оригинальные товарные знаки 'АЛ' (семейство газотурбинных двигателей) и 'ТАЙГА' (семейство снегоходов).

Также на международном салоне 'Архимед-2005' компания продемонстрировала промышленный образец 'Газотурбинная установка', изобретения и промышленные образцы 'Автономный электроагрегат', 'Газотурбогенератор'.

Высокая оценка конструкторского и технико-технологического потенциала НПО 'Сатурн' не случайна. В 2004 году чистая прибыль НПО 'Сатурн' от использования объектов интеллектуальной собственности в производстве составила более 2 млн. 300 тыс. рублей.

В прошлом году 'Сатурном' было получено 36 охранных документов, всего же их у компании - 92.

Организаторами салона, прошедшего в марте 2005 года, выступили Министерство обороны РФ, Федеральная служба по интеллектуальной собствен-

ности, патентам и товарным знакам, Российская академия наук, Торгово-промышленная палата РФ, Правительство Москвы и другие организации.

На международном салоне 'Архимед - 2005' экспонировались изобретения, промышленные образцы, полезные модели, товарные знаки, инновационные проекты более чем 1150 предприятий и организаций из 15 стран мира, в том числе Японии, США, Бельгии.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" - машиностроительная компания, специализирующаяся на разработке и производстве газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, судов военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

Компания создана в 2001 г. в результате слияния серийного завода ОАО "Рыбинские моторы" (Ярославская обл.) и конструкторского предприятия ОАО "А. Люлька-Сатурн" (Москва).

*источник: пресс-служба НПО 'Сатурн'  
пресс-релиз 29 марта 2005*

*Тел/факс: (095) 787-14-63,*

*Тел/факс: (0855) 296-192*

*E-mail: [lubov.kalinina@ntc.npo-saturn.ru](mailto:lubov.kalinina@ntc.npo-saturn.ru)*

## ЕВРОПА И АМЕРИКА НЕ БУДУТ РАЗВИВАТЬ НАШ АВИАПРОМ

**Интервью с генеральным директором лизинговой компании "Ильюшин Финанс" Александром Рубцовым**

В прошлом году весь российский авиапром произвел всего 17 самолетов, лишь 6 из которых относятся к так называемым самолетам нового поколения - Ил-96 и Ту-204. Чиновники уже не первый год пытаются переломить сложившуюся негативную тенденцию - панацеей от всех бед они считают создание Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Окончательный вариант концепции создания единой компании Федеральное агентство по промыш-

ленности вместе с Минпромэнерго обещают предложить правительству в декабре 2006 г. Важную роль, согласно концепции, в деле восстановления авиапрома должны сыграть лизинговые компании. Свои комментарии к законопроекту о создании ОАК, а также прогнозы по рынку авиапрома на этот год корреспонденту RBC daily Наталии Бендиной дал генеральный директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс" Александр Рубцов.

- Александр Иванович, какие планы у компании "Ильюшин Финанс" на этот год, сколько она собирается поставить самолетов, каких и какими компаниями?

- Мы собираемся поставить два самолета Ил-96 на экспорт в Кубу, контракт по этим самолетам уже подписан, аванс ждем на этой неделе. Сложность этой сделки заключается в том, что мы впервые за многие годы организуем экспортное кредитование, в бюджете этого года нам удалось получить гарантии правительства под эту сделку, и сейчас мы отрабатываем схему кредитования вместе с банковским сообществом. Также мы запустим в производство самолеты Ил-96-400 для компании "Волга-Днепр", на них будут стоять новые двигатели с увеличенной тягой ПС-90А1; рассчитываем, что машина будет к лету следующего года сертифицирована и передана в эксплуатацию. 11 марта состоялся совет директоров авиакомпании "Аэрофлот", на котором обсуждалась в том числе и наша программа по поставке им 6 самолетов Ил-96-300. У нас были определенные разногласия с этим перевозчиком, но мы надеемся, что в ближайшие 2 недели нам удастся их окончательно преодолеть.

- Какие разногласия остались у вас по этому проекту с "Аэрофлотом"?

- Прежде всего это инфляционная составляющая: пока мы целый год утрясали все возникшие про-

блемы, цена самолета выросла. Есть также ряд вопросов, связанных с налоговыми рисками, и небольшие разногласия по программе поддержки самолета. Если все будет нормально, в этом году Ил-96 для "Аэрофлота" будут запущены в производство.

- Насколько надежны эти самолеты? Недавно "Аэрофлот" объявил, что наибольшее количество отказов двигателей у них было именно по Ил-96.

- Это все вопрос интерпретации. Всего у "Аэрофлота", по нашим сведениям, было около 20 съемов двигателей с Ил-96, из них внеплановых - всего около 5, и часть из них по объективным причинам (попадание камня или птицы). Плановые же съемы (когда двигатель вырабатывает свой ресурс) - через 5-8 тыс. часов работы двигатель должен пройти плановый ремонт. Могу также привести данные, которые у нас есть по Ил-96-300, которые летают в "КрасЭйр". Начиная с ноября прошлого года мы вышли по ним на уровень исправности самолетов к вылету 99%. С этой авиакомпанией у нас в контракте прописана техническая поддержка с нашей стороны, для чего мы создали специальную компанию "ИФК Техник", организовали склад запасных частей, купили два запасных двигателя. Конечно, в первые два-три месяца у нас были некоторые "детские болезни", но сейчас практически все они устранены.

- Вы собираетесь включать в контракт услуги по технической поддержке Ил-96 для "Аэрофлота"?

- Обязательно, это входит в контракт, именно этот пункт и был одной из основных причин затянувшихся переговоров. Дело в том, что "Аэрофлот" хочет получить максимум сервиса при минимальных затратах. Поэтому баланс интересов соблюсти было очень сложно, но, похоже, нам это удалось. Мы должны будем гарантировать перевозчику исправность самолета, регулярность вылета и коэффициенты задержек, которые возникают по нашей вине; также мы гарантируем расход топлива на этот самолет. На нем будут стоять двигатели ПС-90А, которые имеют много деталей от нового двигателя ПС-90А2, в частности шумопоглощающие панели второго поколения, которые позволят этим самолетам соответствовать 4 главе ИКАО.

- Хорошо, а какие планы у вас в этом году по программе Ту-204?

- Мы заканчиваем сертификационные испытания Ту-204-300 для "Владивосток Авиа", которые у нас затянулись на два месяца. Разработчику осталось выполнить два полета, которые будут сделаны в середине марта - полет в условиях обледенения и так называемый прерванный взлет.

- Почему же эти полеты до сих пор не были выполнены?

- Тут есть две причины. Первая субъективна и заключается в том, что у нас некоторые разработчики считают, что у них могут быть какие-то льготные условия сертификации: можно сделать 98% работы, а

**Я с трудом могу себе представить ситуацию, когда в угоду каким-то принципам или сторонним решениям авиакомпании согласятся ждать 4 года. Да они просто везут подержанные Embraer или Bombardier! Так пусть лучше это будут самолеты Ан-148, которые на 75% произведены в России. Поэтому нам кажется странной позиция наших чиновников открывать свой рынок для западной техники: ведь есть спрос и есть своя продукция, которая может его удовлетворить.**

два процента отложить на потом. На самом деле в мире такой практики нет - надо делать все и сразу. Вторая причина в том, что обледенение - очень специфическое явление: необходима такая погода, чтобы была специальная облачность, с повышенной влажностью. Такая погода обычно бывает в марте. Второе испытание - прерванный взлет, когда самолет разбегается, затем имитируется какое-то препятствие на полосе, и самолет должен резко затормозить. Оба эти испытания должны завершиться до конца марта.

- А что дальше по этому самолету?

- В начале апреля он поступит в эксплуатацию во "Владивосток Авиа", вслед за ним в мае пойдет вторая машина, в конце лета - третья, а в конце года - четвертая. С "Владивосток Авиа" у нас подписан контракт на 4 машины, 2 уже полностью профинансированы, третья - частично, уже построен планер, и четвертая уже заложена. Таким образом, мы твердо уверены, что в этом году сделаем 6 самолетов, а если все сложится идеально, то эта цифра может возрасти и до 8. В целом же эта машина довольно любопытная, у нее повышенная дальность, она на практике реализует ту идею, о которой говорит Boeing - доставку пассажиров point-to-point. В России есть целая сеть маршрутов, где зимой и летом могут хорошо работать Ил-96, а весной и осенью, когда потоки снижаются, большую машину ставить не очень выгодно, и есть смысл использовать 150-местный самолет. Кроме того, Ту-204-300 заменят Ил-62 - самолет, с таким же количеством мест, как и в Ил-63, но с расходом топлива не 12 т в час, как у Ил-62, а 3,1 т. Мы считаем, что эта программа имеет определенные экспортные перспективы.

- Как развивается ваш проект по российско-украинскому самолету Ан-148?

- Мы согласовали базовые условия поставки с Пулково на 18 машин и с "КрасЭйр" на 12, и сейчас наши юристы вместе с юристами авиакомпании работают над окончательными контрактами. Перед нами стоит задача до конца марта оба контракта подписать. Что касается "Аэрофлота", то мы участвуем в финальной стадии тендера и считаем, что у нас есть неплохие шансы его выиграть, так как Ан-148 во многом создавался с участием "Аэрофлота" и под его маршрутную сеть. Кроме того, этот самолет уже летает, выполнено около 30 полетов. В конце марта будет готова и вторая машина.

- Когда все-таки Ан-148 будет собираться в России?

- В тех машинах, которые сейчас собраны в Киеве, уже около 25-30% было сделано на Воронежском заводе. Сейчас в Воронеже помимо этого осваивается хвостовая часть фюзеляжа и на очереди - носовая часть фюзеляжа. В итоге сборка будет делаться в Воронеже, примерно 25 машин в год, и еще около 12 машин - в Киеве. При этом будет осуществляться плотная кооперация, в которой каждый из заводов будет отвечать за определенный объем работы. Например, Воронеж будет делать хвостовую и носовую части фюзеляжа и для себя и для Киева, а Киев - крыло и среднюю часть фюзеляжа.

- Как обстоят дела с государственной поддержкой этой программы?

- Достаточно сложно. Есть мнение некоторых заинтересованных участников рынка, что нужно этот проект закрыть, чтобы государственные деньги шли только на программу RRJ. Наше мнение по этому вопросу простое: проект RRJ неплохой, но необходимо,

чтобы этот самолет еще и взлетел. Для того чтобы это произошло в 2007 г., как они обещали раньше, необходимо было начать его строительство еще некоторое время назад. Пока же, насколько мне известно, для него еще даже не готов двигатель. Мы считаем, что раньше 2009 г. эта машина на рынок не выйдет. Но ведь авиакомпании не будут ждать, теряя деньги на старых машинах. Разница в расходе топлива между Ту-134 и Ан-148 составляет почти два раза. Взлетный вес отличается на 10 т, а число экипажа - в два раза.

- Сколько сейчас стоит Ан-148?

- Порядка 21 млн долл. Первым покупателям, естественно, будут скидки. Мы гарантируем программу поддержки по этому самолету, "ИФК Техник" как раз и будет этим заниматься. Сейчас мы подыскиваем для этих целей складские помещения. А что касается господдержки, то никаких денег из бюджета на сертификацию и разработку нам не нужно, в отличие от программы RRJ, которой требуется порядка 1 млрд долл. Ан-148 - это целиком коммерческий проект и делается он рыночными методами. Господдержка нам нужна лишь в том смысле, что часть денег, которые мы получим от государства для увеличения нашего уставного капитала в совокупности с теми деньгами, что мы получим от частных инвесторов и плюс кредит, будет использоваться для закупки этих самолетов. И еще, конечно, программа субсидирования процентных ставок.

- Бюджетные деньги, выделенные двум лизинговым компаниям на увеличение уставного капитала, уже поделены?

- Нет пока, но я думаю, что это произойдет в самое ближайшее время.

- То есть в принципе программа Ан-148 состоится даже и без господдержки?

- Я с трудом могу себе представить ситуацию, когда в угоду каким-то принципам или сторонним решениям авиакомпании согласятся ждать 4 года. Да они просто везут подержанные Embraer или Bombardier! Так пусть лучше это будут самолеты Ан-148, которые на 75% произведены в России.

Поэтому нам кажется странной позиция наших чиновников открывать свой рынок для западной техники: ведь есть спрос и есть своя продукция, которая может его удовлетворить.

- Прокомментируйте, пожалуйста, последнюю версию предложенной Минпромэнерго концепции создания объединенной авиастроительной компании (ОАК). Насколько это решение своевременно, и реально ли это сделать в ближайшее время?

- На моей памяти это уже третья попытка объединить авиационные предприятия России. Тут есть, конечно, большая заслуга Бориса Алешина, в этом я вижу какую-то гарантию того, что все-таки это получится. Другое дело, что, как говорится, дьявол всегда кроется в деталях. Уже сейчас эта программа начинает обрастать какими-то новыми идеями. В частности, сейчас появилась мысль, чтобы все государственные пакеты акций свести в какой-то отдельный ГУП, который будет тоже вместе с ОАК распоряжаться этими

### **Есть три разных точки зрения.**

**Первая - продать 25-50% акций будущей корпорации какому-то крупному игроку типа Boeing или Airbus.**

**Вторая точка зрения полярна - вообще не допускать иностранных инвесторов, потому что авиапром - это наш стратегический актив, где к тому же выпускается продукция двойного применения.**

**Третья - где-то посередине: мы допускаем иностранцев, но не Америку и Европу, а к примеру Китай или Индию.**

предприятиями. То есть появляются новые мысли, которые должны быть инкорпорированы в общую структуру, и тут я вижу много подводных камней.

Сама задача создания управляющей компании чрезвычайно сложна. Эта компания будет принимать очень сложные решения, но при этом непонятно, как она будет отвечать за них. Капитал у нее небольшой, а решения она будет принимать на сотни миллионов долларов.

Кроме того, она будет сталкиваться с тем, что ее решения должны быть одобрены учредителями. Еще вопрос: оптимизацию производственных мощностей, какие-то заводы придется сокращать, какие-то программы закрывать. Например с позиции географии, удобнее делать самолет в европейской части страны, но куда нам тогда девать заводы в Комсомольске, Иркутске, Новосибирске, Улан-Удэ - в тех регионах, которые удалены географически? Поддержание там самолетостроительного производства оправдано с точки зрения географического распределения заводов, сохранения рабочих мест и т.д., но с точки зрения экономики каждый такой завод становится проблемой. Вопрос в том, кто возьмет на себя расходы по поддержанию производства в том же Комсомольске. Понятно, что только лишь частный бизнес с такой задачей не справится, тут необходимо активное участие государства. Конечно, я понимаю, что совершенно необходимо объединить авиастроительные ресурсы, но организационно это будет очень большая и сложная задача.

- На ваш взгляд, когда может быть создана ОАК при благоприятном раскладе?

- Я думаю, что управляющая компания будет создана до лета, в это же время может появиться и ГУП. Дальше все упирается в юридическую логику - существуют процедуры оценки активов, собрание акционеров и т.д., и вся эта история легко может затянуться на год-полтора в силу различных "буквоедческих" причин. Поэтому самый оптимистичный сценарий, это если к концу 2006 г. будут объединены активы предприятий.

- Как вы относитесь к идее того, что потом иностранные компании могут купить часть акций ОАК?

- Это вопрос очень сложный. В первую очередь, Россия как государство должна решить для себя, каким игроком на этом рынке она себя видит. Есть три разных точки зрения. Первая - продать 25-50% акций будущей корпорации какому-то крупному игроку типа Boeing или Airbus. Вторая точка зрения полярна - вообще не допускать иностранных инвесторов, потому что авиапром - это наш стратегический актив, где к тому же выпускается продукция двойного применения. Третья - где-то посередине: мы допускаем иностранцев, но не Америку и Европу, а к примеру Китай или Индию. Я лично склоняюсь именно к третьей теории, нам скорее нужны не инвесторы в структуре компании, а инвесторы в программы. И здесь наиболее перспективными являются те страны, которые хотят приобщиться к этим технологиям. Рассчитывать на то, что Boeing или Airbus будут особенно старательно развивать наш авиапром, не приходится, потому что и

для США, и для Европы эта отрасль является стратегической. Совершенно очевидно, что растить себе третьего конкурента им совершенно не на руку. Мы понимаем, что кооперация с ними на программном уровне была бы конечно интересна, что же касается участия в капитале, то тут пока у меня нет ясного ответа.

- Помимо вышеперечисленных проектов, собираетесь ли вы заниматься какими-то другими, например Ту-334?

- Мы не занимаемся Ту-334. Вообще, ситуация с этим самолетом очень сложная, каждый месяц принятия решения по этой программе все больше загоняет ее в тупик. Время этого самолета было вчера: четыре года назад, даже еще год назад, если бы он вышел на рынок, появился бы первый реальный покупатель - серийный завод, машина бы пошла, потому что сам по себе самолет неплохой. Дело в том, что этот самолет был создан в развитие самолета Ту-204, в этом его большой плюс и одновременно минус. Если бы семейство Ту-204 удачно продавалось в мире (как это было задумано), тогда Ту-334 хорошо бы смотрелся как дополнение к нему. Но Ту-204 продается не очень хорошо, потому что слишком много времени ушло на его раскрутку, поэтому принцип унификации тут не сыграл роли, так как самих Ту-204 очень мало. Поэтому когда вы предлагаете Ту-334 авиакомпании, где нет Ту-204, им уже все равно, потому что этот тип так и так является для них новым, и они смотрят уже совсем на другие характеристики. Самолет Ту-334 сделан в своей нише, которая чуть-чуть больше, чем нужно сейчас авиакомпаниям. Требуются сейчас 75-ти местные, в крайнем случае 100-местные самолеты, а в Ту-334 - 102 места, и его взлетный вес немного переразмерен. Еще одна беда этого самолета в том, что ее начали строить на "Миге", где никогда не занимались гражданской техникой, и эта программа была для них какой-то побочной.

*источник:  
Наталья БЕНДИНА  
газета "RBC Daily"  
16.03.05*

**Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" планирует в апреле этого года принять участие в правительственном тендере Сирии на поставку дальне- и среднемагистральных пассажирских самолетов, сообщил генеральный директор ИФК Александр Рубцов в среду журналистам в Москве.**

**По его словам, основным конкурентом российской компании будет европейская Airbus.**

**А. Рубцов сказал, что ИФК сейчас также ведет переговоры с заказчиками самолетов в Иране, Египте и ряде азиатских стран.**

**Кроме того, ИФК приступила к переговорам с рядом крупнейших европейских авиакомпаний о возможности поставки самолетов, и в первую очередь Ан-148.**

*источник: Интерфакс  
26.03.05*

**Задача создания управляющей компании чрезвычайно сложна. Эта компания будет принимать очень сложные решения, но при этом непонятно, как она будет отвечать за них. Капитал у нее небольшой, а решения она будет принимать на сотни миллионов долларов.**

## У РОССИИ ДВЕ ПРОБЛЕМЫ – ДВИГАТЕЛИ И ЭЛЕКТРОНИКА

**Интервью с Иваном Родионовым,  
Управляющим директором  
Московского представительства  
AIG Brunswick Capital Managemen**

- Иван Иванович, Президент Путин считает необходимым привлечь частные инвестиции в развитие отечественного авиапромышленного комплекса. Но в то же время он выразил обеспокоенность в связи с конфликтом групповых интересов в сфере развития авиапрома, которые вступают в противоречия с национальными интересами. Также можно добавить, что ФАС выразила неудовольствие в связи с намерением Президента создать национальную авиастроительную компанию. Не приведут ли такие желания Президента к тому, что государство и в этом секторе начнет наступление на частный бизнес? И не скажется ли это на снижении конкурентоспособности отечественного авиастроения?

- По-моему проблема - ясна. Дело в том, что частные инвестиции (в т.ч. зарубежные) уже пришли в авиапромышленный комплекс, и это подтверждает, что государственная форма - не единственная для эффективной работы этой отрасли, а авиапромышленность - несмотря на закрытость и секретность может быть притягательна для глобальных инвесторов несмотря на сохраняющийся госконтроль.

Иркут в прошлом году сделал вполне успешное IPO, сейчас его акции торгуются как в России, так и на ведущих фондовых площадках за рубежом. EADS - западноевропейский стратегический инвестор высказал заинтересованность купить 10% долю в компании - понятно почему - он ведь дает ей заказы для Airbus и хочет быть в курсе того, как работает компания.

Учитывая, что доля зарубежных инвесторов и так высока, вместе с EADS они получают более 25%, для чего потребовалось отдельное решение Правительства, т.к. для предприятий оборонного профиля 25% - пока предел. Однако, от того, что в Иркут доля иностранцев более 25% - небо не упало на землю. Компания неплохо сработала в этом году, получила большие зарубежные заказы, не связанные с поставкой боевой техники за границу - в общем процветает. В этой ситуации конфликт групповых интересов - неизбежен.

Неизбежно и то, что этот, в общем-то, отраслевой конфликт будет подаваться через призму угрозы нашей национальной безопасности и ущемления национальных интересов. Не секрет, что самолетостроительных компаний в нашей стране слишком много, больше, чем, например, в США, хотя рынок - и внутренний и внешний и военной и гражданской авиатехники - конечно же меньше. Неизбежно встал вопрос о консолидации отрасли, и все поняли, что именно Иркут имеет шанс стать центром кристаллизации.

Именно эта компания стала лидером отрасли на практике, несмотря на то, что есть заводы побольше и с большей долей экспорта. Сегодня очевидно, что, скорее всего, в нашей стране будет всего две (самолетная и вертолетная), а может быть и только одна самолетно-вертолетостроительная компания. И это - разумно. В Европе такая консолидация произошла на пару десятилетий раньше, да и в США эти процессы

оказались неизбежными. Иначе на глобальном рынке - не выживешь. При этом, "именитые" КБ и заводы - смогут остаться самостоятельными, но потеряют независимость. Зато не придется размазывать оборонный заказ тонким слоем, да и инвестиции в отрасль привлечь будет легче.

Однако, ясно, что консолидация никогда не бывает простой - в той же Европе не обошлось без скандалов, обид, претензий. Однако процесс этот - объективен. Озабоченность ФАС - тоже понятна. Она хочет, чтобы все правила были соблюдены.

Однако, решение здесь видится не в ограничениях на создание монополии в стране, а в том, что рынок гражданской авиационной продукции России, для того, чтобы быть конкурентным на глобальном рынке, должен открыться для поставщиков из других стран, а перед этим - консолидироваться.

Поддержать конкурентоспособность российского авиапрома на мировом рынке, сломать складывающуюся там дуополию Боинг и Airbus, мне кажется намного важнее, чем ограничить монополию в нашей стране - т.к. это даст нашему рынку намного больше, чем бессмысленная конкуренция внутри в условиях, когда за год не производится и десятка гражданских машин.

Тем более, что ведущие российские авиакомпании и так уже используют зарубежную технику, которая существенно подешевела из-за теракта в США 11 сентября и сейчас в отдельных сегментах рынка успешно конкурирует с российской несмотря на запретительные высокие пошлины.

- А насколько мы сейчас конкурентоспособны по сравнению с другими странами?

- Здесь достаточно трудно судить, потому что внешне в области военной авиации мы сейчас "на коне". Хотя, мы заканчиваем раунд продаж самолетов текущего поколения, этот рынок еще сохранится несколько лет. Получается, что несмотря ни на что, благодаря заделам, унаследованным от СССР, мы все еще, по-видимому, сохранили конкурентоспособность в военной авиации, и по большому счету конкурент у нас один - США.

В Европе, самолеты текущего поколения не очень-то удались, а о машинах нового поколения им вообще говорить рано. Поэтому на мировом рынке и сохраняется спрос на наши машины, но он снижается по мере готовности к выходу на рынок машин нового поколения. Вон, посмотрите, как с Бразилией получилось: они думали о наших машинах, но решили, что обойдутся самолетами предыдущего поколения и подождают пока на рынок не выйдет следующее поколение.

Если мы сейчас сконцентрируем усилия, обеспечим существенную бюджетную поддержку, то в течение 6-7 лет сможем выпустить машину нового поколения

**"Иркут" в прошлом году  
сделал вполне успешное IPO.**

**Сейчас его акции торгуются  
как в России, так и на  
ведущих фондовых  
площадках за рубежом.**

**EADS – западноевропейский  
стратегический инвестор  
высказал  
заинтересованность купить  
10% долю в компании –  
понятно почему – он ведь  
дает ей заказы для Airbus и  
хочет быть в курсе того, как  
работает компания.**



ния, а это позволит нам заявить всю самолетостроительную отрасль как высоко конкурентную и сделать ее еще более привлекательной для иностранных инвестиций.

В гражданском самолетостроении - ситуация сложнее, однако, вместе с шансами сохранить конкурентоспособность военной части нашей авиапромышленности у нас есть и конкурентные преимущества в случае гражданской авиации.

Основным из них выступает внутренний спрос. Наша страна - большая, без авиации она жить не может, у нас всегда есть и будет спрос

на самолеты для внутренних трасс - с одной нагрузкой, с другой нагрузкой, ближних, средних, дальних, а также и в транспортных самолетах, которые, одновременно, могут быть и военно-транспортными. У нас достаточно емкий внутренний рынок и это наше неоспоримое преимущество перед другими странами. Ведь авиапромышленники Англии и Франции были вынуждены консолидироваться в Airbus именно из-за недостатка внутреннего рынка и нецелесообразности конкуренции между собой на внешних.

- Считает ли Америка нас достаточно сильным конкурентом в авиационной промышленности?

- Я думаю, что да, потому что у нас были две слабости: - двигатели и электроника. Сегодня при работе на глобальном рынке мы всегда сможем сделать конкурентоспособные гражданские и военные самолеты, оборудовав их западной электроникой и западными двигателями, что сейчас и делается. При этом существенная часть добавленной стоимости будет по-прежнему создаваться в России.

Пока с этими двигателями и электроникой машины дороговаты для внутреннего рынка, но ведь наш ВВП растет, да и эпоха дешевых западных second-hand машин тоже через несколько лет закон-

чится. Ориентация на западные компоненты не повредит промышленности в целом, т.к. для военных машин нам все равно придется создавать собственные мощности, однако, и эти мощности выйдут на новый уровень требований. Вспомним историю копирования В-29 - никакого вреда от этого не было - только польза.

Понятно, что и работа ильюшинских или туполевских инженеров в конструкторском центре Боинга и других компаний, которые уже сейчас присутствуют в России, а также работа авиазаводов (как сборочных, так и компонентных) на заказ для Airbus и того же Боинга одновременно обогащает и российскую промышленность, и помогает ей избежать ряда рисков и набивания шишек, подтягивает ее до уровня мировых стандартов. То есть, я думаю, что американцы не могут не относиться к нам серьезно, по крайней мере, до

момента, пока мы не провалимся (не дай бог) с машиной нового поколения - больше ведь в мире у них в военной авиации конкурентов нет.

- То есть, Вы считаете, что мы все-таки, не само-достаточная страна?

- Я бы не стал так говорить, потому что это не правильная постановка вопроса. Мир сейчас глобален, и у глобального рынка надо брать все, что можно, все лучшее, из того, что на нем есть. И опыт показывает, что страны, достигшие определенного уровня экономического развития, имеют возможность выйти на рынок авиапродукции, стать конкурентными в отдельных сегментах рынка, не начиная все с нуля. Бразилия, например, вышла, Канада, Китай значительно укрепился - и во всех этих странах авиапромышленность не может рассматриваться в Вашей терминологии как "самодостаточная". У нас с нашей географией и наличием емкого внутреннего рынка, а также историей, культурой и опытом авиационного производства факторов конкурентоспособности - больше, да и сами весомее. Так, что дело здесь не в том, что мы не самодостаточны, просто не всегда стоит быть самодостаточным, не всегда надо за это бороться и не на всех рынках, не со всеми типами машин. Здесь решаются две задачи - в любом случае, у нас в качестве важного компонента авиапромышленности или в качестве условия ее сохранения будет производство боевых самолетов. Оно будет дотироваться государством в той или иной форме (компенсации затрат на НИР, субсидий, высоких закупочных цен) - тут просто нет вариантов. И это будет в основном замкнутый цикл - в

**Понятно, что и работа ильюшинских или туполевских инженеров в конструкторском центре Боинга и других компаний, которые уже сейчас присутствуют в России, а также работа авиазаводов (как сборочных, так и компонентных) на заказ для Airbus и того же Боинга одновременно обогащает и российскую промышленность, и помогает ей избежать ряда рисков и набивания шишек, подтягивает ее до уровня мировых стандартов.**

этом случае всегда будет возникать задача, чтобы для производства боевых самолетов большая часть компонентов производилась в России. В отношении гражданских машин такой задачи нет, но, волей неволей, потребность в зарубежных компонентах для гражданских машин приведет к тому, что через какое-то время они начнут производиться и в России, и не только для гражданских, но и для военных машин - непосредственно или в доработанном виде. Здесь нет ничего плохого.

источник:  
портал "Инновации Инвестиции Индустрия"  
[www.3i.ru](http://www.3i.ru)  
01.03.05

**Вместе с шансами сохранить конкурентоспособность военной части нашей авиапромышленности у нас есть и конкурентные преимущества в случае гражданской авиации.**

**Основным из них выступает внутренний спрос.**

**Наша страна - большая, без авиации она жить не может, у нас всегда есть и будет спрос на самолеты для внутренних трасс - с одной нагрузкой, с другой нагрузкой, ближних, средних, дальних, а также и в транспортных самолетах, которые, одновременно, могут быть и военно-транспортными.**

**У нас достаточно емкий внутренний рынок и это наше неоспоримое преимущество перед другими странами.**

**Ведь авиапромышленники Англии и Франции были вынуждены консолидироваться в Airbus именно из-за недостатка внутреннего рынка и нецелесообразности конкуренции между собой на внешних.**

## БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ НА МАЛУЮ АВИАЦИЮ

**В конце 2004 года группа компаний "Каскол" объявила о смене руководства НАЗ "Сокол": председателем совета директоров завода стал Виктор ГРИГОРЬЕВ. Представляем читателям интервью, которое он дал "Бирже".**

- Виктор Евгеньевич, существуют две точки зрения на то, каким путем сейчас должно двигаться отечественное самолетостроение: а) направлять деньги, полученные от продажи нефти, на восстановление ВПК и строить самолеты "большой авиации" самим и по собственным разработкам; б) не тратить средства на восстановление того, в чем отстали на целую жизнь, а направлять их в среднюю, малую авиацию и конкурентоспособные комплектующие для западных авиакомпаний. Какой из них вы придерживаетесь и почему?

- Сразу отмечу, что даже если кто-то "направит деньги" на развитие авиации, этих денег все равно будет недостаточно, и одни только деньги проблему не решат. Централизованная система распределения средств на нужды авиапредприятий существовала только в бывшем СССР. И одновременно существовал большой внутренний рынок, поэтому производимая продукция была заведомо востребована.

Сегодня, когда внутреннего рынка в масштабах СССР больше нет и нужно выходить на мировой рынок, очень важно определить, в чем именно наша авиапромышленность может быть конкурентоспособной.

Вполне очевидно, что на рынок "большой авиации", который фактически монополизирован компаниями Boeing и Airbus, выйти будет крайне сложно - и уж тем более не удастся сделать это в один этап. Гораздо целесообразнее действовать постепенно, выбрав для начала ниши с более низкими входными барьерами, где продукция российской авиаиндустрии действительно может быть сегодня востребована.

Производство авиакомпонентов по заказу западных авиастроительных компаний - хорошая возможность для российских авиапредприятий освоить западные стандарты и постепенно интегрироваться в мировую авиастроительную индустрию, сохранив свое профильное производство. Наконец, это возможность обеспечить финансирование предприятий за счет получения этими предприятиями заказов, а не за счет все той же продажи нефти.

Что касается авиации общего назначения, то данный сегмент рынка пока также не занят крупными игроками. Входные барьеры здесь ниже, чем в "большой авиации", инвестиций требуется меньше. В то же время авиация общего назначения востребована во всем мире - и российские предприятия имеют реальный шанс выйти на этот рынок.

- Какой в идеале вам видится структура взаимоотношений успешных предприятий ВПК и государства?

- Сегодня на правительственном уровне активно обсуждаются перспективы развития государственно-частного партнерства. Подобная практика успешно используется во всем мире, и это вполне естественно:

бизнесу нужна государственная поддержка, а государству - квалифицированные ресурсы (в том числе и управленческие), способные на практике реализовать проекты по развитию той или иной отрасли.

Такое сотрудничество играет большую роль и в сфере ВПК, где затронуты государственные интересы и востребованы самые передовые технологии. Оптимальный вариант: государство выбирает основные приоритеты и осуществляет общий контроль за реализацией проектов, а профессиональный менеджмент обеспечивает "гибкость" предприятия, способность воспринимать и внедрять современные технологии.

- Насколько востребована сейчас в России малая авиация?

- Малая авиация, или авиация общего назначения, в России только начинает развиваться. Однако если обратиться к опыту других стран, становится ясно, что такая авиация востребована (только в США парк турбовинтовых и поршневого самолетов составляет несколько тысяч машин).

Стремься избавиться пассажиров от лишних пересадок с рейса на рейс, многие авиакомпании намерены активно развивать прямые маршруты "до пункта назначения", минуя крупные узловое аэропорты. Авиация общего назначения - один из вариантов решения этой задачи.

В России сегодня существуют 9,5 тысячи пар городов на расстоянии до 1000 км друг от друга, между которыми нет прямого авиасообщения. В результате добраться из одного пункта в другой можно, только сделав пересадку и преодолев гораздо большее расстояние. Так, например, сегодня нет рейса Нижний Новгород - Самара.

Авиация общего назначения могла бы выполнять прямые рейсы между такими городами. Кроме того, она решила бы проблему транспортного сообщения в труднодоступных и малонаселенных районах, где нет развитой инфраструктуры для обслуживания больших самолетов и где использование "большой авиации" нерентабельно из-за недостаточного пассажиропотока.

Чаще всего такие нерентабельные маршруты просто закрываются - а это приводит к изоляции и экономическому упадку многих районов (так, на сегодняшний день более 30 тысяч населенных пунктов не имеют круглогодичного доступа к транспорту).

Авиация общего назначения рентабельна, даже если организовывать рейсы для 4-8 пассажиров (разумеется, по цене не выше, чем в случае с "большими" самолетами). Можно открыть ряд новых направле-

**Виктор Евгеньевич Григорьев - президент группы компаний "Каскол", председатель совета директоров НАЗ "Сокол".**

**С 2000 г. являлся первым вице-президентом группы "Каскол".**

**До этого занимал должность вице-президента ОАО "Востоквнешторг".**

**В конце 2004 г. сменил на посту президента ГК "Каскол" Сергея Недорослева.**

**Входит в советы директоров: ОАО "Гидромаш" (Н. Новгород), ОАО "НПП "Звезда" (Московская обл.), ОАО "РКК "Энергия" (Московская обл.), ЗАО Авиакомпания "Волга-Днепр" (Ульяновск), ОАО "Нижегородский машиностроительный завод" (Н. Новгород), ОАО "Национальный космический банк" (Москва).**

**Открытое акционерное общество "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (ОАО "НАЗ "Сокол") зарегистрировано в 1994 г. и является правопреемником Горьковского авиационного завода им. Орджоникидзе, основанного в 1932 году.**

**Акционеры, владеющие более 5% уставного капитала: Министерство имущественных отношений (38%), ОАО "Национальный космический банк" (номинальный держатель) (43,57%), ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (номинальный держатель) (7,39%).**

**Одно из ведущих предприятий авиастроительной отрасли. За 45 лет серийного производства истребителей МиГ предприятие выпустило около 13.500 боевых самолетов, а самые известные – МиГ-21 и МиГ-29УБ – были экспортированы более чем в 30 стран мира.**

**В апреле 2004 г. на "Соколе" было завершено строительство первого экземпляра учебно-боевой модификации Як-130.**

**В настоящее время приоритетные направления деятельности ОАО "НАЗ "Сокол": производство продукции гражданского назначения, в частности, легких самолетов и скоростных судов, таких как турбовинтовой многоцелевой самолет М-101Т "Сокол" (ранее "Гжель"), многоцелевой самолет-амфибия "Аккорд-201", морской прогулочный катер на подводных крыльях "Сокол", катер-эканоплан "Волга-2".**

ний и возродить региональные аэропорты, в которые сегодня никто не летает. Ведь если вспомнить времена СССР, использовалось порядка шестисот региональных самолетов типа Ан-2. Но сегодня большинство этих самолетов уже выработали свой ресурс - и хотя бы часть устаревшего парка могла бы заменить авиация общего назначения.

- У самолета М-101Т Expedition чешский двигатель, американская авионика, канадская противообледенительная система. Кстати, при сборке даже самых качественных комплектующих имеет значение, чьи руки их собирали, а "наши руки" - все-таки не японские или южно-кореиские. Видите ли вы в этом проблему? Нет ли планов в перспективе обойтись российскими комплектующими? Что вообще можете сказать об инновациях в данной сфере и о том, какое внимание им уделяет ваша компания?

- Для самолета М-101 Expedition мы выбрали те комплектующие изделия, которые больше всего отвечают нашим требованиям по качеству и цене - ведь от этого зависят качество и цена конечного продукта. Руководствуясь именно этими критериями, было отдано предпочтение чешскому двигателю и американской авионике, чтобы в итоге сделать наш самолет более конкурентоспособным.

Закупать комплектующие изделия у тех, кто их производит, - лучше и дешевле, предлагать на аутсорсинг работы, которые самому делать сложнее и дороже, - обычная практика во всем мире. Например, компания Airbus имеет подразделения во Франции, Германии, Великобритании и Испании - и при этом заказывает выполнение некоторых работ в ряде других стран, в том числе и в России, если это оказывается выгоднее.

Например, московский инженерный центр "ИКАР" (совместное предприятие Airbus и группы "Каскол") выполняет для Airbus конструкторские работы, а нижегородский завод "Сокол" готовится производить структурные элементы фюзеляжа для самолетов семейства А-320.

Мы активно развиваем программу международного сотрудничества, в том числе и по производству авиакомпонентов. И, конечно, заинтересованы, чтобы отечественные предприятия получали больше заказов, чтобы в новых самолетах было как можно больше "российского". Если те или иные комплектующие изделия российского производства оказываются лучше и дешевле западных аналогов, мы выбираем именно их.

- Планы серьезные, но, помнится, у "Сокола" был долг по еврозайму. Как обстоят дела с его погашением?

- В прошлом году администрацией Нижегородской области была проведена реструктуризация задолженности ОАО "НАЗ "Сокол" по еврозайму. Задолженность реструктуризирована до декабря 2006 года. В настоящее время все платежи осуществляются в соответствии с согласованным графиком, и претензий со стороны администрации Нижегородской области нет.

*источник:  
Евгения МОРОЗОВА  
"БИРЖА"  
www.svia.ru  
8.02.05*

## РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

**Открыта редакционная подписка на Бюллетень Клуба авиастроителей ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ**

**Стоимость редакционной подписки за 9 номеров в 2005 г. – 6750 рублей с учетом НДС**

**По вопросам подписки обращайтесь к Куренковой Татьяне Владимировне, зам. главного редактора  
тел.: (095) 685-19-30, 685-26-30  
моб. тел.: 8-903-153-68-18**

**Дорогие читатели, подписывайтесь на Бюллетень Клуба! Каждая оформленная Вами редакционная подписка является существенной поддержкой для выпуска Бюллетеня и деятельности Клуба в целом.  
ЗАЯВКА НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА НА ПОДПИСКУ стр. 88**

**Банковские реквизиты:**

**НП "Клуб авиастроителей"**

**ИНН 7709521084,  
КПП 770901001**

**Расчетный счет 40703810600000000807  
в КБ "Нацпромбанк" (ЗАО) г. Москва  
К/с 30101810700000000989  
БИК 044552989**

**ОКПО 71666435, ОКВЭД 92.51**

**Назначение платежа:  
Подписка на Бюллетень Клуба  
авиастроителей на 2005 г.**

Журнал создан для научно-аналитического и информационно-маркетингового обеспечения процессов создания и применения двигателей.

Журнал публикует научно-технические, экономические, экологические, юридические и другие материалы, актуальные для специалистов отечественного двигателестроения.

Журнал оказывает информационную поддержку перспективных программ авиационного, космического, автомобильного, судового, энергетического и промышленного двигателестроения.

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ 6 РАЗ В ГОД

## РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ "ДВИГАТЕЛЬ"

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ: 1278 Р.

РЕКВИЗИТЫ ДЛЯ ПОДПИСКИ:

ООО "РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА  
"ДВИГАТЕЛИ""

ИНН 7722158920 КПП 772201001

ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС:  
111250, Г. МОСКВА, УЛ.  
АВИАМОТОРНАЯ, Д.2, КОР.19

Р/С 40702810238120103672 В  
ЛЕФОРТОВСКОМ ОСБ № 6901  
Г. МОСКВА СБЕРБАНК РОССИИ  
Г. МОСКВА

КОР/С 3010181040000000225

БИК 044525225

# "ДВИГАТЕЛЬ"

Выходит с 1999 года

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

## АНОНС МАТЕРИАЛОВ № 1 (37) 2005

### БЫЛИ В МАПЕ, БЫЛИ В МОПЕ...

О проблемах отечественного авиационного двигателестроения, авиастроения и авиации - в интервью с президентами Международной ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктором Михайловичем Чуйко.

### WINBRO GROUP TECHNOLOGIES

Компания Winbro Group Technologies Ltd. Появилась на российском рынке очень неожиданно, но сегодня уже имеет завидную репутацию создателя высоких технологий и надежного технологического оборудования. Интервью с Эндрю Лаусоном, коммерческим директором компании.

### МЕТОДИКА РАСЧЕТА СРАВНИТЕЛЬНОЙ ДОХОДНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДВИГАТЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ ГА

Зачастую требуется определить эффективность того или иного решения на раннем этапе проектирования в условиях нехватки данных, необходимых для использования апробированных и надежных методик. Поэтому для инженерного экспресс-анализа нужны упрощенные методы оценки правильности выбора проекционной опции. Читайте об этом в материале.

### СОЗДАТЕЛЬ ТРЕХ ОКБ

Аркадий Сергеевич Назаров - человек-легенда. Единственный в нашей стране крупный организатор, создавший три конструкторских бюро, которые успешно работали и создавали новые авиационные двигатели. О жизненном пути А.С. Назарова читайте в материале Л.Берне.

### ЦИКЛ КАРНО ИЛИ КАК ИЗОБРЕСТИ ТОПЛИВНУЮ МАШИНУ БЕЗ ФОРМУЛ И ЧЕРТЕЖЕЙ

Что такое цикл Карно? Почему его называют Великим, а большинству людей он вообще представляется чем-то таинственным и непонятным? Об этом - в материале для любознательных.

Эти и другие материалы читайте в журнале

# "ДВИГАТЕЛЬ"

Зарегистрирован в  
Государственном  
Комитете РФ по  
печати  
Per. № 018414 от  
11.01.1999

Главный редактор:  
А. Бажанов

Адрес редакции:  
111116 Москва, ул.  
Авиамоторная, 2  
тел/факс:  
(095) 362-39-25  
e-mail:  
engine@zebra.ru  
www.dvigately.ru

## НОВАЯ ВОЛНА ПРИВАТИЗАЦИИ

**Минэкономразвития РФ считает необходимым приватизировать или ликвидировать 6119 госпредприятий. Об этом говорится в материалах Минэкономразвития к заседанию правительства РФ 17 марта, на котором будет рассматриваться вопрос о мерах по повышению эффективности управления федеральной собственностью.**

"Одной из важнейших задач проводимой административной реформы является обеспечение государства на всех уровнях власти исключительно тем имуществом, которое необходимо ему для исполнения

закрепленных за ним публичных полномочий. При этом первоочередной задачей в отношении сохраняемого в государственной и муниципальной собственности имущества является повышение эффективности его использования с обеспечением оптимального уровня госрасходов на управление", - подчеркивается в докладе.

Находящееся в федеральной собственности имущество может быть разделено на федеральное имущество, закрепленное за государственными организациями на праве хозяйственного ведения и оперативного управления, а также федеральное имущество казны.

Всего правительственной комиссией по проведению административной реформы было рассмотрено 25473 организации бюджетной сети, в том числе федеральных государственных унитарных предприятий - 6498, федеральных государственных учреждений - 18975. В соответствии с протокольными решениями были выделены пять групп предприятий и учреждений, по которым предлагаются следующие решения, отмечается в документе.

К первой группе относятся организации, подлежащие сохранению в федеральной собственности. В эту группу включались государственные организации, связанные с обеспечением обороны и безопасности РФ, с обеспечением феде-

ральных государственных функций, с сохранением национальных и культурных ценностей. Всего в соответствии с решениями комиссии подлежат сохране-

нию в федеральной собственности 10538 организаций (41% от общего числа рассмотренных комиссией, из них - 1019 унитарных предприятий и 9519 учреждений).

Ко второй группе относятся федеральные государственные унитарные предприятия, имущество которых подлежит передаче в собственность субъектов РФ и муниципальных образований, и федеральные государственные учреждения, подлежащие передаче в ведение органов исполнительной власти субъектов РФ. В эту группу включены 3970 (16% от общего числа рассмотренных комиссией, из них - 202 унитарных предприятий и 3768 учреждений).

Третью группу составляют организации, подлежащие приватизации или ликвидации, как не соответствующие критериям сохранения их в федеральной собственности. Подлежат приватизации или ликвидации в установленном законом порядке 6119 организаций (24% от общего числа рассмотренных комиссией, из них - 3384 унитарных предприятий и 2735 учреждений).

В четвертую группу включены предприятия и учреждения, подлежащие дополнительному рассмотрению после принятия нормативных правовых актов по социальному пакету государственных гражданских служащих. В их числе отдельные государственные организации в сфере медицины, санаторно-курортного и транспортного обеспечения, обслуживающие федеральные органы исполнительной власти.

Требуют дополнительного рассмотрения после принятия соответствующих нормативных правовых актов - 70 организаций (0,3% от общего числа рассмотренных комиссией).

Кроме того, в самостоятельную группу выделены организации, в отношении которых требуется уточнение их статуса, проведение и оформление реорганизационных, ликвидационных процедур и внесение соответствующих изменений в реестр федерального имущества - 4776 организации (19% от общего числа рассмотренных комиссией, из них - 1856 унитарных предприятий и 2920 учреждений).

В докладе также отмечается, что в течение 2004 года были предложены к приватизации акции 1109 акционерных обществ, а также начата процедура приватизации по всем федеральным государственным унитарным предприятиям, по которым не было препятствий для приватизации. Так, была завершена процедура приватизации по пакетам акций (долям в уставных капиталах) 565 обществ и 525 федеральным государственным унитарным предприятиям.

Доходы бюджета от продажи федерального имущества в 2004 году составили 65,777 млрд руб.

источник: ПРАЙМ-ТАСС  
17.03.05

**Всего правительственной комиссией по проведению административной реформы было рассмотрено 25473 организации бюджетной сети, в том числе федеральных государственных унитарных предприятий - 6498, федеральных государственных учреждений - 18975.**

**В соответствии с протокольными решениями были выделены 5 групп предприятий и учреждений.**

**Предлагается, что они будут либо приватизированы, либо иным путем будет обеспечено "повышение эффективности использования имущества, сохраняемого в государственной и муниципальной собственности, с обеспечением оптимального уровня госрасходов на управление".**

## ВТО: ВСТУПИМ ИЛИ ВЛЯПАЕМСЯ?

**Форсированное втаскивание страны во Всемирную торговую организацию чревато непредсказуемыми последствиями. В декабре 2006 года Россия вступит во Всемирную торговую организацию. Об этом, как о почти свершившемся факте, в начале декабря 2004 года заявил глава Минэкономразвития Герман Греф. Однако до сих пор условия, на которых РФ станет полноправным членом ВТО, остаются тайной за семью печатями. Но слыхом многое говорит о том, что вступление РФ в ВТО станет настоящим потрясением для остатков российской экономики. День, когда это свершится, станет "черным" для отечественного предпринимательства, не связанного с нефтегазовой "трубой" и металлургией.**

### СТРАННАЯ ДИПЛОМАТИЯ

По правилам игры каждое государство, претендующее на членство в ВТО, должно получить согласие каждой из 148 стран - участниц этой организации. И вот сбор подписей стал чуть ли не главным приоритетом во внешней политике России.

Уже завершены переговоры с Евросоюзом, на которых нашим представителям пришлось столкнуться с настоящим экономическим шантажом. Камнем преткновения стала либерализация газовой отрасли. Отстоять свою позицию России удалось лишь в обмен на согласие подписать регламентирующий выбросы парниковых газов Киотский протокол, недавно ратифицированный Госдумой. Для того чтобы заручиться поддержкой Китая, понадобилось договориться о льготных ценах на поставки энергоносителей в Поднебесную. Заодно и острова на Амуре отдали.

Как о величайших достижениях было объявлено, что на вступление России в ВТО дали согласие Таиланд, Индия и Новая Зеландия. А вот недавний двухдневный визит в Египет премьер-министра Михаила Фрадкова, на который российские переговорщики возлагали огромные надежды, результатов не дал. Египтяне выставили неприемлемые условия, предложив Фрадкову снизить импортные пошлины на ввоз цитрусовых до 10%.

Единственное, чего добилась российская делегация в Каире, - так это милостивое признание рыночного статуса нашей экономики. О том, что не удалось подписать межправительственное соглашение о сотрудничестве в области мирного использования ядерной энергии, которое предусматривает строительство в Египте атомной электростанции, особо не сообщалось. Не исключено, что получить согласие Египта на вступление в ВТО удастся в начале 2005 года, когда в Москву приедет министр торговли и промышленности этой страны.

Каждая страна вступает в организацию на сугубо индивидуальных условиях. Например, Китай, по политическим соображениям вступивший в ВТО буквально одновременно с Тайванем, на 15 лет лишился

права обращаться в Высший арбитражный суд ВТО. Сколько бы подписей ни собрала Россия, главные переговоры - с США - еще впереди. Однако, судя по оптимизму г-на Грефа, все уже давно согласовано.

По логике вещей, Москве необходимо максимально затягивать переговоры, выторговывая себе как можно больше преференций на международном "базаре". Однако это здравое предложение, не раз высказанное ведущими отечественными экономистами, идет вразрез с позицией правительства, всеми силами форсирующего присоединение России к ВТО. Чего же ради правительственные чиновники так спешат?

### РАСЧЕТЫ И ПРОСЧЕТЫ

В 2004 году в Москве был переиздан объемистый доклад Национального инвестиционного совета и Российской академии наук "Народнохозяйственные последствия присоединения России к ВТО", впервые прозвучавший еще два года назад на бизнес-саммите во французском Эвиане. Используя безупречную математическую модель RIM, авторы доказали, что, вступив в ВТО, Россия ничего не потеряет, никаких фатальных для экономики последствий ждать не приходится. Максимальные потери могут составить лишь 1% ВВП. Наоборот, страна окажется в выигрыше, получив право отстаивать свои интересы в арбитраже ВТО. Резко снизится ущерб от антидемпинговых мер, на момент подготовки доклада оценивавшийся в 3,5 миллиарда долларов, а сейчас составляющий 2,5 миллиарда.

Однако, как показывает практика, вступление в ВТО отнюдь не влечет за собой автоматическую отмену торговых санкций. Важнейший тезис всей политики ВТО - выгоды от свободной торговли перевешивают издержки - вряд ли будет использован на благо отечественной экономике.

Есть и другие, куда менее оптимистические расчеты. По данным одного из исследований, проведенного специалистами Института народно-хозяйственного прогнозирования РАН, Россия рискует потерять до 20-25% своего ВВП, который президент требует удвоить. Смогут ли российские переговорщики, еще весной 2002 года сумевшие убедить отечественных предпринимателей в неизбежности присоединения страны к ВТО, выторговать максимально благоприятные для нашей экономики условия?

Вступая в ВТО, Россия в полном соответствии с советами многочисленных зарубежных "экономистов" выбирает сырьевую модель развития. В выигрыше оказываются экспортеры нефти и газа, леса, куда успешнее смогут сбывать свою продукцию на мировом рынке металлургические комбинаты. Впрочем, их будущее радужным также не назовешь. По мнению директора Института проблем нефти и газа РАН академик Анатолия Дмитриевского, западные компании, стоит стране вступить в ВТО, развяжут настоящую патентную войну. Правила требуют, чтобы все предприятия стран-участниц использовали лишь свои запатентованные технологии либо платили держателям патента. И много у нас таких производств? Как показывает опыт, патентные тяжбы в рамках ВТО - бизнес весьма прибыльный, и зарубежные фирмы вряд ли

от него откажутся ради создания для России каких-то "особых" условий. Многие отрасли окажутся неконкурентоспособными и могут просто не пережить открытия внутреннего рынка для зарубежных компаний. Например, перестанет существовать отечественная обувная промышленность - таков неутешительный прогноз самих обувщиков.

Сильнейший удар будет нанесен по малому предпринимательству, особенно по предприятиям, связанным с аграрным сектором. Если даже сейчас государственная поддержка малого бизнеса, несмотря на громкие заявления политиков разного уровня, практически сведена к нулю, то вряд ли стоит ожидать от правительства, что после вступления страны в ВТО, оно грудью встанет на защиту этого сектора экономики. Последствия такого наплевательского отношения предсказать нетрудно. На региональные рынки, и так забитые импортным товаром, обрушится настоящий "девятый вал" дешевой продукции из-за рубежа. Большинство отечественных малых предприятий вряд ли сможет выстоять в этом противостоянии. Заинтересованность иностранных поставщиков вполне понятна, - им надо успеть реализовать на региональных рынках как можно больше своей продукции, пока основная масса покупателей еще не лишилась работы и может позволить себе приобретать промышленные товары. А потом - хоть трава не расти.

России придется унифицировать железнодорожные тарифы, а значит, значительной доли грузопотока лишатся морские порты: экспортно-импортные перевозки пойдут через гавани стран Балтии и Украины. Пострадают и автоперевозчики, которым пока удается выдерживать конкуренцию с зарубежными фирмами.

Не исключено, что после прихода иностранных страховых компаний на российский рынок, уже через 3-5 лет они займут доминирующее положение в интенсивно развивающемся сегменте страхования физических лиц. Не лучше перспективы и у банков. И не мудрено: ведь даже восточноевропейские банки, например, гораздо сильнее российских - что уж там говорить о западных.

Предопределена и экспансия в Россию крупных зарубежных торговых сетей и разорение отечественных владельцев рынков, магазинов и супермаркетов.

В итоге чужой капитал овладеет финансовыми потоками страны, высасывая из нее десятки миллиардов долларов и евро в год. А сама Россия, безусловно, люмпенизируется, класс малых и средних предпринимателей подвергнется "раскулачиванию".

### МЕЧТЫ БЕЗДЕЛЬНИКОВ

Почему же правительство все же вталкивает страну в ВТО? Сдается нам, что это шаг из разряда "прорывных" решений вроде либерализации цен за одну ночь или ваучера. Российский либеральный чиновник-реформатор со времен Гайдара-Чубайса отличается одной страстью: придумать какое-то простое решение, которое одним махом снимет все проблемы. Либерал-реформатор, будучи некомпетентным лентяем, очень не любит кропотливой работы день за днем. Ему подавай волшебную палочку: взмахнул - и можешь бездельничать в своем чиновном кресле, лишь "пиля" бюджетные деньги. Так, одним из главных аргументов для вступления России в ВТО стал тезис о том, что, конкурируя на внутреннем рынке с зарубежными фирмами и транснациональными корпо-

рациями, отечественные предприниматели всерьез займутся модернизацией производства, обратят внимание на новейшие разработки ученых и конструкторов. Самолеты в одночасье станут тише, автомобили - комфортабельнее, экономичнее, надежнее и экологически чище, а целлюлозно-бумажные комбинаты, ныне отправляющие на экспорт 60-80% своей продукции, останутся конкурентоспособными. Да, но дешевый лес в России давно закончился! А со вступлением в ВТО закончится и дешевый газ по 30 долларов за тысячу кубометров.

Надежд на коренную модернизацию отечественного производства мало. Есть передовые технологии, прекрасные научные разработки, обеспечивающие державе подлинный прорыв в век инновационной экономики. Но не хватает политического решения и денег. Ведь сверхприбыли от продажи энергоносителей правительство успешно вкладывает в зарубежные ценные бумаги, утверждая, что использовать средства Стабилизационного фонда на внутреннем рынке невозможно.

Нам до сих пор не могут сказать, какие отрасли русской экономики станут приоритетными. Например, на Западе локомотивом развития служит авиационное. Вложи средства Стабилизационного фонда РФ в отечественную аэрокосмическую промышленность (отрасль, которая традиционно "тянет" за собой все другие, обеспечивая страну не только великолепным оружием, но и прекрасными гражданскими лайнерами) - и Россия сможет поставлять новейшие "Илы" и "Ту" в разные страны мира. А заодно - избежать прогнозируемого на 2010 год кризиса воздушных перевозок. В конце минувшего года на конференции "Аэропорты, авиационные и экспедиторские компании в России" директор департамента государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии Минтранса РФ Карл Руппель объявил, что к началу следующего десятилетия будет списана половина парка гражданских воздушных судов.

Самолетов перестанет хватать уже в 2006 году. Объемы пассажирских воздушных перевозок растут, к 2010 году, по прогнозу транспортного ведомства, они составят 56 миллионов человек. Это почти в два раза больше, чем все авиакомпании России перевезли в 2003 году. А где взять самолеты?

По прогнозам г-на Руппеля, несмотря на все усилия правительства, которое до 2010 года намерено выделить на целевую программу развития авиации аж 807 миллиардов рублей (394 миллиарда - это внебюджетные средства), при вступлении России в ВТО позиции отечественного авиапрома серьезно пострадают. Ведь пошлины на импортные самолеты, вертолеты и запчасти к ним придется свести к нулю.

По данным Минтранса, в 2004 году на стапелях авиазаводов было собрано всего 6 гражданских лайнеров. Интересно, хватит ли 807 миллиардов рублей господдержки, чтобы к 2010 году построить еще 326 пассажирских самолетов, как то планируют в правительстве? Помимо них предстоит собрать еще 56 грузовых самолетов и 161 вертолет. Но вряд ли удастся осуществить эту программу в рамках ВТО. И авиастроение мы потеряем...

Либералы-бездельники делают вид, будто даже не слышат этих вопросов. Вряд ли нам скажут о национальных приоритетах в экономике и после присоединения РФ к ВТО. Практически правительство, которое должно защищать свою страну, создавать благо-

приятный инвестиционный климат, препятствовать оттоку капитала и "утечке мозгов", обеспечивать соблюдение авторских прав, хочет переложить свои прямые обязанности по управлению экономикой России на плечи транснациональных корпораций и зарубежных фирм.

### ЗАКОН ДЖУНГЛЕЙ

Вообще ВТО - это джунгли, где царствует сильный. И не надо думать, будто, вступив в сию организацию, мы будем жить спокойно и бесконфликтно. Сможет ли вялое и коррумпированное чиновничество РФ выдержать накал идущих в ВТО "экономических войн"?

Коль мы взяли в пример авиапром, то продолжим иллюстрацию. В конце прошлого года США пригрозили странам ЕС, продолжающим политику государственных инвестиций в концерн Airbus, серьезными разбирательствами в арбитражном органе ВТО. В Брюсселе отреагировали моментально, заявив, что военные заказы Пентагона и налоговые льготы, предоставленные правительством США корпорации Boeing, есть не что иное, как господдержка, только в другой форме. Стремление американцев обвинить во всех смертных грехах европейских авиастроителей понятно.

Еще в 1992 году между ЕС и США было заключено соглашение, определившее максимальный размер государственных инвестиций в разработку тяжелых самолетов - не более 33%. С тех пор позиции на мировом рынке гражданских авиалайнеров серьезно изменились, европейцы действительно "встали на крыло", серьезно потеснив заокеанских конкурентов.

Потеря контроля над мировым рынком гражданских самолетов заставила Штаты применить в 1995

году запрещенный прием - в борьбе с европейскими авиастроителями власти задействовали Агентство национальной безопасности США. Специалисты АНБ, используя глубоко засекреченную систему электронной разведки "Эшелон", моментально разузнали, что Airbus намерен поставить большую партию гражданских лайнеров А-310 в ближневосточные страны. Информация была передана руководству корпорации "Boeing", которая перехватила выгодный контракт. Убытки европейских авиастроителей, по разным оценкам, составили 6-8 миллиардов долларов. Интересно, признает ли арбитражный суд ВТО деятельность умельцев из Форт-Мида неопровержимым фактом государственной поддержки авиационной промышленности? Тем более что в глобальную систему электронной разведки "Эшелон", помимо США, входит еще и Великобритания, которую американцы уже успели уличить в кредитовании Airbus на сумму более 600 миллионов долларов.

Как только Россия вступит в ВТО, подобные методы борьбы будут применены не только к отечественному авиапрому. Стоит хоть немного затронуть интересы американских сталелитейщиков или поставщиков сельхозпродукции - и вопрос о квотах и антидемпинговых мерах поднимется моментально. Как только Россия будет принята в ВТО, США получат уникальную возможность быстро привлечь российские активы для развития своей экономики, переживающей не лучшие времена. А заодно, постепенно сбивая мировые цены на нефть, они поставят нас на крест...

Сможем ли мы подготовиться к жизни в этих "джунглях" за оставшийся год?

*источник: аналитический журнал "Русский предприниматель"  
январь 2005 г.*

## "ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛНОЦЕННОСТЬ" РОССИИ: РЕАЛЬНОСТЬ ИЛИ ВИДИМОСТЬ?

### В ОЖИДАНИИ БОЛЬШИХ ДЕНЕГ

Минувший год был столь богат на события, что и пытаться прокомментировать их все нереально, и выделить из общей массы какое-то самое-самое трудно. Хотя... Есть некое событие, в котором довольно наглядно отразилась картина российской экономики образца 2004 года.

По моему разумению, главным символом минувших двенадцати месяцев следует признать присвоение России второго международного инвестиционного рейтинга, от агентства Fitch.

Попробую объяснить свою позицию. Для этого вернемся в осень 2003 года. 9 октября члены российского финансового сообщества, что называется, проснулись в другой стране: было объявлено, что днем раньше Moody's Investors Service, одно из трех наиболее авторитетных мировых рейтинговых агентств, подняло суверенный кредитный рейтинг Российской Федерации сразу на две ступени, с Ba2 до Baа3, введя ее в круг стран, обязательства которых признаются приемлемыми для вложений консервативных инвесторов. Это породило многочисленные комментарии и ожидания того, что на отечественный рынок вот-вот

хлынут потоком большие деньги из-за рубежа. Ожидания не оправдались. Что вполне естественно, поскольку основные игроки, скажем, американские пенсионные фонды, по-прежнему не могли инвестировать в Россию, так как по принятым ими правилам для этого требуются рейтинги по меньшей мере двух агентств.

Прошел год с небольшим, и на авансцену выступило Fitch, подняв долгосрочный рейтинг России по заимствованиям в иностранной и национальной валюте до инвестиционного уровня ВВВ-. И что? Да вообще-то ничего. Нет, увеличение спроса на российские еврооблигации происходило - в течение недели. С 15 по 19 ноября они подросли в цене на 2,75 процентного пункта, но еще через неделю упали на полпроцента от исходного значения. Вот и рублевым гособлигациям по итогам года нечем похвастаться: индекс ММВБ поднялся за это время на 0,5 процентного пункта. Индекс РТС тоже не отличился - за год прибавил всего 7% против 60% в 2003 году.

Так что же говорит нам о России-2004 состоявшаяся практически полная (Standard & Poor's пока лишь намекает на возможность "апгрейда") "инвестиционная сертификация"?



## КОЛИЧЕСТВО, НЕ ПЕРЕХОДЯЩЕЕ В КАЧЕСТВО

Подход рейтинговых агентств к страновому риску в основе своей зиждется на едином принципе: оценивается способность и готовность суверенного эмитента в срок и в полном объеме гасить свои долговые обязательства (обычно в следующие за датой присвоения рейтинга три-пять лет). Moody's наиболее привержено этому, так сказать, количественному подходу. Fitch несколько больше обращает внимание на институциональные аспекты, как то: деловой климат, соблюдение прав собственности и т. д. Наиболее строгие и широкие критерии у Standard & Poor's.

Таким образом, полученные инвестиционные рейтинги вполне заслужены. В самом деле, золотовалютные резервы России растут много месяцев подряд, к концу года превысив размер внешнего государственного долга. В Стабилизационном фонде накоплены изрядные средства. Москва начала обсуждение с кредиторами из Парижского клуба возможности досрочного погашения долгов. "Все хорошо, прекрасная маркиза". Все ли?

Конечно, международный инвестиционный рейтинг снижает для бюджета бремя обслуживания существующего долга и делает более дешевыми грядущие заимствования, в особенности на внешнем рынке. Последних, впрочем, Россия в новом году производить не собирается.

С другой стороны, факт присвоения рейтинга усиливает у властей иллюзию того, что благополучие и благоденствие обрушились на нашу экономику. Когда в экономической части итогового ежегодного интервью президента звучат исключительно фанфары, от реальной картины его отвлекает в том числе и этот самый инвестиционный рейтинг. Fitch отмечает такие проблемы России, как зависимость от цен на сырьевые товары и сложный бизнес-климат, что "вызывает опасения относительно среднесрочных перспектив сохранения существенного роста инвестиций и экономики". Но именно эти, а также многие другие структурные и институциональные провалы рейтинг как раз и не отражает.

## ПОХОЛОДАНИЕ ИНВЕСТКЛИМАТА

Если обратиться к оценкам, сделанным Минэкономразвития в отношении итогов 2004 года, и сравнить их с годом 2003-м, то окажется, что темпы роста перекрыты только по двум позициям - реальная заработная плата и оборот розничной торговли. Рост расходов населения, однако, подстегнул не столько ВВП, сколько инфляцию. Во-первых, потому, что эти деньги пошли в большой мере на приобретение импортных товаров, подешевевших в условиях укрепления рубля. Во-вторых, из-за летнего обострения ситуации в банковском секторе, когда снятые с вкладов средства - а их оказалось почти 20 млрд рублей - хлынули на потребительский рынок.

Впрочем, ВВП увеличивался медленнее, а инфляция разгонялась отнюдь не только из-за этого. Темпы упали по всем прочим показателям - и производству продукции промышленности, и инвестициям в основной капитал, и объемам работ, выполненных по договорам строительного подряда, и др. В общем, экономика отказывалась потреблять беспрецедентные доходы от экспорта нефти столь же эффективно,

как в 2003 году. Хотя, замечу, количество денег (так называемый агрегат M2, он же - денежная масса, то есть наличность и средства на расчетных и текущих счетах в коммерческих банках) тогда выросло на 50%, а в прошлом году - меньше чем на 20.

Когда хозяйствующие субъекты сокращают свой спрос на деньги, причина в основном одна - негативные оценки перспектив бизнеса в данных экономических условиях. Если это происходит в рамках циклического спада, винить некого, это как закон природы. Но у нас, по всем данным, спадом и не пахло. Значит, сыграл свою роль другой фактор снижения предпринимательской уверенности - вернулось недоверие к политике властей. Можно как угодно относиться к Ходорковскому, можно считать историю с ЮКОСом и расправой, и возвратом законному собственнику несправедливо приобретенного имущества - дела это не меняет. Главное, что бизнес в этих условиях посчитал более разумным не высовываться и не развиваться сверх минимальной воспроизводственной потребности.

Было ли "дело ЮКОСа" основной причиной или одной из причин - вопрос дискуссионный. Но в любом случае, по данным Ассоциации менеджеров, регулярно проводящей опросы в бизнес-сообществе, индекс предпринимательских оценок и ожиданий сильно упал, а это указывает на ухудшение инвестиционного климата в стране. Причем ухудшение началось еще в середине года.

## ПЛОТИНЫ ВМЕСТО КАНАЛОВ

Конечно, недоверие к действиям властей и опаску вызывают не только способы решения имущественных вопросов, но и неэффективность работы правительства, сводящая на нет потенциал исключительно благоприятных макроэкономических условий.

Одним из парадоксальных последствий правительственных упреждений стало замедление темпов роста добычи нефти в России вкуче со снижением инвестиционной активности нефтяных компаний, что ставит под вопрос перспективы модернизации нефтяного комплекса. По данным Центра развития, в итоге первого полугодия 2004 года инвестиции в основной капитал в нефтяном комплексе в пересчете на тонну добытой нефти снизились на 12% и оказались в 2,6 раза ниже мировой нормы. Причиной этого, в частности, является изъятие в бюджет (и далее - в Стабилизационный фонд) практически всех доходов от продажи нефти по цене выше 25 долларов за баррель. Возможно, исполнительная власть добивается здравой цели - опустить рентабельность в нефтяной отрасли до уровня, при котором начнется переток капитала в другие сектора экономики. Пока мы, впрочем, этого не видим, да и известная фискальная, а не структурная направленность нашей налоговой политики слишком хорошо известна, чтобы заподозрить Минфин в столь изощренных планах.

Да и куда потечет высвободившийся капитал? Взгляните на банки - другой и, в общем-то, главный источник инвестиционных ресурсов здоровой экономики. Они вроде вполне оправданы от летней встряски. На корреспондентских счетах в Банке России накопилось более 400 млрд рублей. Конечно, известная их часть предназначена для обслуживания текущих трансакций. Но немалая сумма просто лежит без дела в ожидании выгодных проектов. С другой сторо-

ны, бизнес не слишком рассчитывает на банки, финансируя свои потребности на 95% за собственный счет. Ежели потребности, как мы видим, сокращаются, сужается и поле приложения сил у банков.

### **ВЕРЯТ ЛИ ИНОСТРАНЦЫ В РОССИЙСКИЙ ЗАКОН?**

Коль скоро национальный капитал воздерживается от вложений, приходится ли удивляться смехотворному объему иностранных инвестиций в российскую экономику. Росстат, правда, числит по этому разряду и средства, полученные на возвратной основе, то есть кредиты. Но в мире инвестиционную привлекательность экономики принято оценивать по размеру прямых капиталовложений. А здесь Российская Федерация по-прежнему не блещет.

За девять месяцев 2004 года в Россию пришли 5,6 млрд долларов. Если статистика уже учла 2 млрд, с которыми SoposoPhillips выиграла аукцион по продаже 7,59% акций "Лукойла" в конце сентября, картина еще больше меркнет. То, что в результате накопленный объем прямых иностранных инвестиций дошел всего до 30 млрд долларов, портит ее окончательно.

Правда, Владимир Путин в упомянутом интервью говорит о 10 млрд долларов заморских капиталовложений за отчетный период. Поверим в профессионализм аппарата администрации президента. Но вот только в инвестиционном контексте РФ принято сравнивать с КНР. Соблюдаем традицию: за один только 2003 год прямые иностранные инвестиции в Китай составили 53,5 млрд долларов. Кстати, в том же году совокупный мировой объем этого бизнеса, по оценке ЮНКТАД, был равен 653 млрд долларов. No comments.

Кстати, в прошлом году довольно отчетливо проявилась любопытная тенденция. Речь о том, что иностранцы, похоже, приняли за правило согласовывать заметные по размерам капиталовложения в реальный сектор нашей экономики на государственном уровне. В общем-то, такая практика существует и в развитых странах, чьи профильные ведомства контролируют аналогичные сделки. Правда, что-то не слышно, чтобы к этому привлекался высший уровень государственного руководства, как в случае с той же SoposoPhillips. Да и канцлеру ФРГ, например, пришлось замолвить словечко перед президентом России о концерне Siemens, который хотел бы инвестировать в российскую компанию "Силловые машины".

А здесь-то цена вопроса вообще несопоставима: 200-300 млн. долларов, растянутые на несколько лет. Не верят иностранцы в российский закон, что ли?

### **ЗАСУХА НА ФОНЕ ЗОЛОТОГО ДОЖДЯ**

Поневоле возникает невеселая мысль, что масштабных инвестиций в средний и малый бизнес, от которого, на самом деле, зависит перспектива диверсификации и устойчивого развития, нам, быть может, долго еще не увидеть.

Есть, конечно, фонды прямых инвестиций (ФПИ). В России они очень часто вкладываются в компании, непосредственно ориентированные на потребительский рынок, будь то медиа, медицина или общепит. ФПИ никакие рейтинги нипочем, лишь бы были пусть даже единичные предприятия с высоким потенциалом роста. К концу 2005 года они предполагают удвоить объем операций до 4-5 млрд долларов.

Правда, в России менеджеры этих фондов исходят из доходности не ниже 35-40% годовых, в США же средняя доходность ФПИ - в пределах 25%. Прямые инвестиции - всегда высокий риск, но в нашей экономике он, стало быть, минимум в полтора раза выше. Добавим: будучи финансовой операцией, вложения ФПИ суть всегда игра, спекуляция. Они крайне полезны, но отнюдь не заменяют стратегические инвестиции как инструмент содействия экономическому развитию.

Если двойной инвестиционный рейтинг не расшевелил наш фондовый рынок, едва ли он в силах что-то существенное сделать для реального сектора. И уж тем паче не может перевесить или завуалировать - напротив, даже подчеркивает - другой безрадостный факт: экономические достижения России в минувшем году свелись в основном к тому, что российское правительство исправно собирало в свои резервуары обильные нефтедолларовые осадки. Вплотне в духе барона Филиппа - Скупого рыцаря.

Наверное, тот тоже мог бы предъявить сыну Альберу свой замечательный рейтинг.

*Андрей ЖУРАВЛЕВ,  
кандидат экономических наук, ответственный секретарь Института транснациональных корпораций*

*источник: аналитический журнал "Русский предприниматель"  
январь 2005 г.*

## **БОГАТЫЕ РОССИЯНЕ СТАЛИ ЖИТЬ ЕЩЕ БОГАЧЕ, А БЕДНЫЕ - БЕДНЕЕ**

**1 марта Росстат опубликовал последние данные об уровне жизни россиян. Согласно официальной статистике, в прошлом году состоятельные россияне по уровню доходов еще больше оторвались от своих бедных соотечественников, увеличив разрыв в 14,8 раза.**

По принятым международным оценкам, такой разрыв свидетельствует о том, что страна перешла

черту, за которой - реальная опасность мощных социальных волнений. Согласно официальным данным, разрыв между 10% самых обеспеченных и 10% самых бедных россиян растет начиная с 2000 года. Тогда их доходы отличались в 13,9 раза. Потом два года подряд различие было 14-кратным. По итогам 2003 года разрыв составил 14,3 раза, а в прошлом году уже 14,8. По единодушному мнению опрошенных "Новыми Известиями" экспертов, этот индекс неприлично велик, особенно если сравнивать его с развитыми странами.

На Западе, впрочем, используется несколько иная методика расчета уровня жизни - пропасть между бедными и богатыми определяется по разнице доходов не 10, 20% наиболее и наименее обеспеченных граждан, и этот разрыв составляет примерно 4-5 раз. Если применить эту методику к России, социальный разрыв уменьшится и окажется примерно 8,5-кратным. Но не стоит радоваться: по европейским представлениям 7-кратная разница считается за пределами - она свидетельствует, что страна уже перешла грань, отделяющую ее от социального взрыва. Но это еще не все. По данным того же Росстата, реальные денежные доходы россиян за январь 2005 года снизились на 9,6% по сравнению с январем 2004 года, расходы же, наоборот, стремительно растут. Эти оценки подтверждаются и специалистами ВЦИОМ, которые констатируют, что в последние годы доходы граждан накапливались, а в 2004 году они стали активно расходоваться. Некоторые специалисты связывают это с так называемым потребительским бумом, который переживает Россия. В самом деле, потребление растет, но происходит это главным образом в той социальной среде, которая относится к 10% состоятельных россиян. Главная же причина - инфляция. За прошлый год она, по официальным данным, составила 11,7% (независимые эксперты говорят о 13-15%).

Но это так называемый базовый показатель, который сродни средней температуре по больнице. Рост цен на отдельные товары и услуги был куда выше: жилищно-коммунальные услуги подорожали на 23,5%, говядина - на 26%, свинина - на 40%, бензин в среднем - тоже на 40%, а дизельное топливо - на 56%. Получается, что тратить больше стали не только те, у кого есть на это деньги, но и все россияне вообще - без квартиры, еды и поездок на работу не обойдешься. Примечательно, что произошел сдвиг и в социальной самооценке россиян. По данным социологов, в последние годы, оценивая положение дел в стране, мы, как правило, видели в первую очередь плохое, но когда речь заходила о нас лично, получалось, что все не так уж трагично. Последние данные ВЦИОМ показывают, что как раз шанс "сделать себя", а вовсе не положение в стране в целом, оценивается россиянами все более и более оптимистично. В январе 2005 года по сравнению с декабрем число тех, кто считает, что уже приспособился к рыночной экономике, сократилось с 65 до 57%, а количество тех, кто считает, что "никогда не приспособится", выросло с 16 до 22%. Эта отметка - максимальная за последние полтора года.

источник: Новые Известия  
02.03.05

## В РОССИИ ОБОСТРЕТСЯ "ГОЛЛАНДСКАЯ БОЛЕЗНЬ"?

**Экономисты спорят о том, грозит ли России "деиндустриализация" из-за сильной зависимости от экспорта сырья?**

Россия пока не страдает "голландской болезнью", самым серьезным симптомом которой является падение производства в несырьевых секторах на фоне

**Поводом для возникновения "голландской болезни" обычно является резкий бум в секторе, связанном с добычей природных ресурсов, в результате скачка мировых цен или технологического прорыва.**

**В результате роста доходов сырьевой отрасли возрастает спрос на услуги, что повышает цены на эти услуги быстрее, чем цены товаров, и вызывает укрепление национальной валюты.**

**Таким образом, сектор услуг развивается за счет производства, причем последнее становится неконкурентоспособным, стагнирует и замещается все более и более растущим импортом.**

растущего экспорта природных ресурсов. К такому выводу пришли экономисты ИГ "АТОН" в опубликованном на днях исследовании "Голландская болезнь: диагностика России". По мнению экспертов компании, российский рубль все еще недооценен, падения производства и замещения его импортом не происходит. Впрочем, они признают, что если Россия не изменит структуру экономики, то острые приступы "голландской болезни" могут ждать ее в будущем. С мнением коллег из "АТОНа" соглашались далеко не все экономисты. Так, некоторые из них считают, что пик "голландской болезни" Россия пережила в 2004 г. При этом они констатируют, что достаточных мер для решения проблемы "сырьевой зависимости" государство не предпринимает. Шаги властей скорее напоминают лекарство от простуды, которое "лечит" внешние симптомы, но не саму болезнь.

Поводом для возникновения "голландской болезни" обычно является резкий бум в секторе, связанном с добычей природных ресурсов, в результате

скачка мировых цен или технологического прорыва. В результате роста доходов сырьевой отрасли возрастает спрос на услуги, что повышает цены на эти услуги быстрее, чем цены товаров, и вызывает укрепление национальной валюты. Таким образом, сектор услуг развивается за счет производства, причем последнее становится неконкурентоспособным, стагнирует и замещается все более и более растущим импортом. В исследовании "АТОНа" отмечается, что после открытия месторождений газа в Северном море в 1970-х годах "голландская болезнь" и падение производства в Нидерландах и Великобритании приняли такие масштабы, что экономисты констатировали "деиндустриализацию" этих стран. По мнению экономистов ИГ "АТОН", симптомы "голландской болезни" в России пока не стоит считать угрожающими. Так, в исследовании отмечается, что российский рубль все еще остается недооцененным. А в сочетании с довольно сильным экономическим ростом и увеличением производительности труда это позволяет говорить о том, что "голландская болезнь" еще не стала для России собственно "болезнью", говорится в документе. Впрочем, эксперты "АТОНа" констатируют, что угроза развития опасных симптомов существует, и если Россия не предпримет меры по диверсификации экономики, в будущем ее может ждать сначала спад производства при сохранении общего экономического роста за счет экспорта, а затем стагнация и производство, и экономического роста.

Экономисты других инвестиционных компаний не разделяют общего оптимизма коллег из "АТОНа". По мнению экономиста Объединенной финансовой группы Ярослава Лисоволика, симптомы "голландской болезни" в России налицо. Более того, он предполагает, что ее пик пришелся на 2004 г. "Прежде всего видно укрепление национальной валюты - это пер-

вый симптом "голландской болезни". По данным ЦБ, реальный эффективный курс рубля укрепился в 2004 г. на 4,9%, - сказал г-н Лисоволик RBC daily. -

Во многом это результат голландской болезни, но следует также помнить, что национальная валюта крепляется также в связи с ростом производительности труда и по мере того как экономика догоняет по уровню развития западные страны". Однако он признает, что в 2004 г. рубль укреплялся в основном за счет роста цен на энергоносители.

"Вероятно, 2004 г. был годом "пика" этого эффекта, - отмечает г-н Лисоволик. - За предыдущие периоды - в 90-х годах и 2000-2002 гг. - этот фактор был менее значимым, но в 2004 г. он превысил 90%".

Замещение товаров отечественного производства импортом - а это также один из признаков "голландской болезни" - констатирует ИК "Тройка Диалог" Антон Струченевский. По его прогнозу, чистый экспорт в 2005 г. в реальном выражении сократится на 15% из-за того, что импорт в реальном выражении сильно вырос. "Так, мы ожидаем, что за весь 2004 г. экспорт в реальном выражении вырос на 11%, а импорт - на 22%", - отмечает он.

По мнению Ярослава Лисоволика, налицо и другие неутешительные признаки. "Когда наблюдается эффект "голландской болезни", одной из наиболее уязвимых отраслей становится машиностроение, - отмечает он. - Показательно, что в 2004 г. одной из наиболее динамично растущих статей импорта было оборудование. Идет интенсивное перевооружение оборудования, по мере того как этот процесс становится дешевле в условиях слабого доллара". Почему же эти негативные тенденции проявляются в общих экономических данных не настолько сильно, чтобы соответствовать классической модели "голландской болезни"? Экономисты "АТОНа" отмечают, что одна из причин тому - маленький объем несырьевых производственных отраслей. На долю "отстающих" отраслей приходится лишь 11% ВВП, отмечается в исследовании, поэтому влияние стагнации в этих секторах на общий экономический рост будет ограничено. Кроме того, этот сегмент экономики также остается незначительным с точки зрения экспорта и не участвует в конкуренции на международных рынках.

Так, отмечают эксперты "АТОНа", экспорт товаров народного потребления и продукции high-tech со-

ставляет лишь 12% от общего объема экспорта. Поэтому ослабление конкурентоспособности этих отраслей опять-таки мало скажется на общей картине экономического роста.

Впрочем, если речь идет не о количественных целях типа "удвоения ВВП", а о качественной структуре роста в перспективе, то утешения в этом мало. Как бы то ни было, пока власти демонстрируют приверженность именно "количественной" модели - их меры по диверсификации экономики пока оставляют желать лучшего. "Повышение налогов в нефтяном секторе едва ли разрешит ситуацию с зависимостью экономики от внешних шоков, - полагает Ярослав Лисоволик. - Опасения властей и их поиски способов диверсифицировать экономику совершенно обоснованы. Однако есть и опасения, что Россия может увлечься игрой в распределение государственных средств. Стратегические (по мнению властей) отрасли могут "проесть" огромные ресурсы, ничего не давая при этом с точки зрения диверсификации и удвоения ВВП". По мнению экономиста ОФГ, необходимо не увеличивать влияние государства в этих секторах, а ликвидировать барьеры для рынка с точки зрения его возможностей поиска прибыльных отраслей, в которых у России могут быть конкурентные преимущества. Г-н Лисоволик также не в восторге от мер, предпринимаемых Центральным банком. "Искусственное ослабление рубля не является плодотворной мерой. Как лекарство от простуды, она лишь устраняет видимые симптомы, - отмечает он. - Однако, злоупотребляя таким лекарством, можно посадить печень. Укрепление рубля все равно будет таким же - через более высокую инфляцию".

источник: RBC Daily  
19.01.05

## ВПЕРВЫЕ РАСТАЯЛ СНЕГ НА ВЕРШИНЕ КИЛИМАНДЖАРО

**Ледники и снега, покрывавшие вершину высочайшей африканской горной вершины Килиманджаро, практически полностью растаяли. Это произошло впервые за 11 тысяч лет.**

Площадь ледников Килиманджаро в 1912 году составляла 4,8 квадратных мили. Когда в 2000 году, их площадь уменьшилась до 1 квадратной мили, многие ученые отмечали, что ледники тают очень быстро, и прогнозировали, что к 2020 году они могут окончательно исчезнуть. Американские ученые, собирающие информацию об уникальных ледниках самой высокой вершины Африки, сообщили, что они нашли свидетельства трех катастрофических засух

8300, 5200 и 4000 лет назад. Специалисты также отмечают, что в настоящее время ускорился процесс таяния гималайских ледников. Это может вызвать недостаток воды в тех регионах Китая, Индии и Непала, которые пользуются ресурсами горных рек, питаемых ледниками. Вопросы глобального потепления и таяния ледников станут центром внимания проходящих в эти дни в Великобритании заседаний министров окружающей среды и энергетики стран "большой восьмерки".

источник: РИА Новости  
15.03.05

**Замещение товаров отечественного производства импортом - также один из признаков "голландской болезни" - констатирует и экономист ИК "Тройка Диалог" Антон Струченевский.**

**По его прогнозу, чистый экспорт в 2005 г. в реальном выражении сократится на 15% из-за того, что импорт в реальном выражении сильно вырос.**

**"Так, мы ожидаем, что за весь 2004 г. экспорт в реальном выражении вырос на 11%, а импорт - на 22%", - отмечает он.**

**Это может вызвать недостаток воды в тех регионах Китая, Индии и Непала, которые пользуются ресурсами горных рек, питаемых ледниками.**

## ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов  
специально для Клуба авиастроителей

### ENCORE CLEAN ENERGY, INC ДЕМОНСТРИРУЕТ КРУПНЕЙШЕЕ ОТКРЫТИЕ ИСТОЧНИКА МОЩНОСТИ

**Компания Encore Clean Energy, Inc с радостью объявила, что первое испытание "Encore HeatSeeker(TM)," было проведено успешно.**

HeatSeeker произвел сверх всяких ожиданий чрезвычайно успешные результаты, подтверждающие его экстраординарную способность преобразовывать как низкие, так и высокие температурные ресурсы в электричество. Эти тепловые ресурсы могут быть и природными (солнечная тепловая, геотермическая и океанская тепловая энергия), и найдены в процессе отработки множества промышленных процессов и двигателей, которые жгут окаменелое ископаемое топливо.

Используя углекислый газ как рабочую жидкость, HeatSeeker произвел 20 галлонов в минуту гидравлического потока с 300 p.s.i. гидравлическим давлением из следующих источников тепловой энергии: воды, температурой всего лишь 90 градусов по Фаренгейту и температурой конденсации 65 градусов по Фаренгейту.

Создатель Encore HeatSeeker, господин Роберт Хант, сказал: "Я полагаю, что сегодня мы войдем в историю, произведя значительное количество мощности из такой незначительной разницы в температуре - в 25 градусов".

В настоящий момент компания разрабатывает уже второе поколение Heat Seeker, включающее но-

вые усовершенствования проекта, которые будут обнародованы во время запланированной встречи на высшем уровне Компании. На этой встрече на высшем уровне, как ожидается, будут присутствовать главные представители областей электроэнергетики, вооруженных сил, коммерческих и инвестиционных банковских секторов.

Дэн Хантер, главный администратор Encore Clean Energy, Inc заявил сегодня: "Эта демонстрация показывает, что HeatSeeker предлагает существенно новый способ производить энергию из тепла. Это может помочь миру уменьшить всё возрастающий спрос на импортированную иностранную энергию и рентабельно произвести больше мощности, не сжигая дополнительного количества окаменелого топлива".

В недавнем развитии, Encore подписал соглашения неразглашения и начал переговоры с несколькими крупными компаниями.

Для получения более полного описания HeatSeeker и других технологий Encore специалисты смогут посетить вебсайт Компании [www.encore-cleanenergy.com](http://www.encore-cleanenergy.com), открывающийся в четверг, 24 марта 2005 г.

*Источник: Клуб авиастроителей  
по материалам Encore Clean Energy, Inc  
[www.encorecleanenergy.com](http://www.encorecleanenergy.com)  
22.03.05*

### АВСТРАЛИЙСКОЕ АЭРОШОУ-2005 ПОДТВЕРЖДАЕТ РЕКОРД

**Австралийское Международное Аэрошоу (Australian International Airshow) успешно подготовилось к встрече более 40.000 зарегистрированных зрителей в марте 2005 года.**

Генеральный директор Аэрошоу Ян Хоннери сказал, ожидается рекордное количество посетителей со всех концов Австралии и из-за рубежа.

"Аэрокосмическая выставка Aerospace Expo, которая будет проходить вместе с Аэрошоу, представляет собой главную выставку продуктов, услуг и технологий", - сказал он. - Это самая большая ярмарка подобного рода в Азиатско-Тихоокеанском регионе".

"Она привлекает самых крупных игроков в международном аэрокосмическом сообществе, такие компании, как Боинг, Локхид Мартин, БАЭ Системз, ЕвроКоптер, Роллс Ройс и других".

Мистер Хоннери заявил, что Aerospace Expo привлекает большое количество поставщиков деталей, желающих установить новые бизнес-контакты с ведущими производителями - самолетостроительными компаниями и производителями двигателей. "Мы хотим соединить производителей, партнеров и покупа-

телей уникальным и наиболее эффективным способом", - заявил он.

Мистер Хоннери рассказал, что первые 3 дня шоу будут посвящены только бизнесу и что, в частности, для этого на сайте Аэрошоу установлен специальный вход для тех, у кого есть профессиональный или деловой интерес к авиации, аэрокосмической области или оборонных технологий.

Аэрошоу также готовится встретить многие тысячи докладчиков и делегатов, которые будут выступать на семинарах и конференциях, проводящихся параллельно основному событию. В 2005 году запланировано провести такое большое количество высокоинформативных и хорошо организованных конференций для того, чтобы привлечь тысячи посетителей со всего мира. Конференции охватят множество современных тем, касающихся авиации. Конференции будут проходить в Авалоне, Гилонге и Мельбурне. В любом случае, поездка в выставочные залы Аэрокосмической выставки - это часть маршрута.

*Источник: Клуб авиастроителей  
по материалам  
Australian International Airshow  
22.03.05*

## ОПТИМИЗАЦИЯ ГАЗОТУРБИННОЙ КАМЕРЫ СГОРАНИЯ

### Организация Precision Combustion, Inc (PCI) недавно закончила изучение проекта оптимизации новой газотурбинной камеры сгорания.

Обычные наземные газотурбинные камеры сгорания производят очень яркий огонь с большим количеством сажи, а также чрезвычайно сильно нагревает стены реактора. Это делает их весьма затруднительными в использовании в военное время, а также они производят существенные количества азотной окиси в первичной зоне сгорания. Альтернативный подход PCI использует каталитический факел, объединенный с инжектором топлива воздушного взрыва по средней линии инжектора. Каталитический факел не только обеспечивает надежное воспламенение, но также и увеличивает стабильность камеры сгорания, позволяя камере в первичной зоне работать более экономно, сокращая вредную эмиссию.

Комиссия по изучению (The FLUENT) сравнила работы камер сгорания предыдущего поколения с каталитическим факелом для основного отверстия реакторов четырех различных размеров. Подобные реакторы используют свечи зажигания в качестве источника воспламенения. Результаты показали, что при добавлении большего количества воздуха, пропущенного через первичные реакторы, каталитический факел обеспечил огромное усовершенствование работы камеры сгорания. Смешивание горячих газов значительно улучшилось и закончилось разительным сглаживанием температурного выходного профиля камеры сгорания. Угарный газ (CO) и азотная окись (NO) в значительных дозах распределяются внутри пламенной части структуры и значительно уменьшают возникновение скоплений, загрязняющих окружающую среду. Каталитическая конфигурация факела обеспечила более полное разрушение угарного газа и существенно понизила NO эмиссию. Результаты модели са-

жи показали, что более экономная работа первичной зоны камеры сгорания была очень эффективна для сокращения концентрации сажи.

Стоимость испытания каждой из конфигураций была бы приблизительно в десять раз выше, чем стоимость CFD анализа.

Эти детальные параметрические изучения обеспечили инженеров критической информацией без затрат времени и средств, которые обычно требуются для традиционного испытания опытного образца. Для оценки работы пяти различных проектов камер сгорания, комиссия FLUENT взяла оплату труда одного человека приблизительно на один месяц и стоимость приблизительно 20000\$. Общая стоимость испытания этих конфигураций составила бы приблизительно 200000\$, и в результате принесла бы намного меньше полезной информации.

Оптимизированный проект для анализа CFD был построен и проверен. Экспериментальные результаты соответствовали моделированию очень близко. Формирование сажи и NO эмиссия были существенно ниже, чем в текущих двигателях. PCI инженеры теперь работают над комплексным решением каталитического воспламенения, применимому к широкому диапазону газовых турбин, и разрабатывают заявки на прикладные функции подобной оптимизации.

Испытания показали, что изменения конфигурации помогли произвести более однородный профиль температуры выхода.

*Источник: Клуб авиастроителей  
по материалам  
GAS TURBINE USERS ASSOCIATION (GTUA)  
www.gtua.com  
22.03.05*

## ТРЕТЬЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "УПРАВЛЕНИЕ ВОДНЫМИ РЕСУРСАМИ 2005"

Третья Международная конференция "Управление Водными ресурсами 2005" представит последние технологические и научные достижения, связанные с управлением наземными ресурсами и ресурсами подземных вод.

Важность этого мероприятия нельзя переоценить, так как вода становится очень ценным ресурсом, от которого зависит благосостояние будущих поколений.

Качество, количество воды, управление ресурсами и их планирование будут важны для будущего населения всего мира.

Конференция организованная Уэссекским Технологическим Институтом (Великобритания) проводится по всему миру уже 25 лет, как результат желания коллег в рамках международного сообщества участвовать в обмене научными знаниями.

Конференция "Управление Водными Ресурсами 2005" - одна из важнейших встреч этого процесса. Она направлена на то, чтобы объединить инженеров, ученых и профессионалов из многих стран, занимаю-

щихся исследованиями в области водных ресурсов и вопросами управления этими ресурсами. Участие в конференции позволяет идти в ногу с последними новостями в этой области, представлять свои исследования и технологические разработки в рамках этого уникального форума, осуществлять совместную работу с экспертами со всего мира.

Работы участников конференции хранятся в архиве Уэссекского Института, в электронном виде на сайте, где они доступны членам международного сообщества.

Конференция пройдет 11-13 апреля в Алгарве (Португалия), курортном местечке на берегу Атлантического океана, где участники конференции получат прекрасные возможности для работы и отдыха.

*источник: Клуб авиастроителей,  
по материалам Уэссекского Технологическо-  
го Института  
www.wessex.ac.uk  
31.03.2005*

## THE THIRD INTERNATIONAL CONFERENCE ON WATER RESOURCES MANAGEMENT 2005

**Organised by:**  
- Wessex Institute of Technology, UK,  
- University of Coimbra, Portugal

### CONFERENCE SECRETARIAT:

**Rachel Green, Senior Conference Co-ordinator  
Water Resources Management 2005**

**Wessex Institute of Technology**

**Ashurst Lodge, Ashurst, Southampton, SO40 7AA**

**Telephone:  
44 (0) 238 029 3223  
Fax: 44 (0) 238 029 2853**

**Email:  
rgreen@wessex.ac.uk**

1-я международная  
специализированная выставка  
**Трубопроводный транспорт**  
**2005**

24.05.2005–27.05.2005  
Москва, Экспоцентр

**Содействие развитию и установлению новых деловых контактов участников рынка трубопроводного транспорта**

**Представление и изучение новых проектов в области трубопроводов**

**Обмен опытом, научными и технологическими разработками**

**Привлечение инвестиций**

**организаторы:**  
**АК "Транснефть"**  
**"Евроэкспо"**

**МАГНИТНЫЕ ГОЛОВКИ ЖЕСТКИХ ДИСКОВ ПОЛИРУЕТ... ЗЕЛЕНый ЧАЙ**

Стадия окончательной полировки магнитных головок жестких дисков - долгий и ответственный процесс, требующих дорогих химикатов в качестве абразивного раствора. Ведь в конечном итоге должна получиться идеально гладкая и чистая от продуктов шлифовки поверхность. Иначе диск можно выбросить.

Компьютерная отрасль производит более 161 млн. накопителей на жестких дисках ежегодно. А их микроскопические магнитные головки не должны иметь никаких дефектов больше 10 ангстремов. Это большая проблема - используемые сейчас вещества дороги, да к тому же токсичны.

Теперь им найден неожиданный заменитель - состав на основе таннина, получаемого из зеленого чая. Это открытие совершил Джон Ломбарди (John Lombardi), президент американской корпорации Ventana Research.

Он объединил вещества, извлеченные из зеленого чая, с синтетическими белками и абразивом.

Полученный раствор позволил проводить полировку головок в три-четыре раза быстрее, чем используемые в настоящее время химикаты. При этом новая жидкость оказалась еще и безвредной для окружающей среды.

Керамические частицы - продукты полировки головок - имеют размер меньше микрона и крепко цепляются за поверхность. Таннин сильно притягивается к этим частицам, придает им электростатический заряд, который заставляет частицы отталкиваться как друг от друга, так и от очищаемой поверхности.

источник: Известия.Ру  
www.izvestia.ru  
28.04.2004

**В МОСКВЕ ПРОШЕЛ VI СЪЕЗД СОЮЗА НЕФТЕГАЗОПРОМЫШЛЕННИКОВ**

16 марта 2005 г. в Москве прошел VI Съезд Союза нефтегазопромышленников России. Делегаты съезда обсудили текущую ситуацию в отрасли, единогласно отметив, что законодательная деятельность на данный момент отстает от практики.

С докладом выступил руководитель Федерального агентства по энергетике (Росэнерго) Сергей Оганесян. Глава Росэнерго предложил организовать Экспертный совет, в функции которого входили бы исследование и оценка всех законодательных инициатив, влияющих на нефтяную отрасль.

В среднем по России простаивают почти четверть нефтяных скважин. Эти данные привел президент Союза нефтегазопромышленников России Геннадий Шмаль. Выступая в среду на шестом съезде Союза нефтегазопромышленников России, Шмаль сказал, что в среднем по России простаивают 23,8% скважин. У разных компаний - разные показатели. Так, наименьшая доля простаивающих скважин у "Сургутнефтегаза" - 12%, у "ЛУКОЙла" - 19%, у ЮКОСа - 30%, у ТНК - 38,7%, у "Сибнефти" - 56,5%.

источник: WebDigest.RU  
16 марта 2005 г.

**ИРАН ПОСТРОИТ 20 НОВЫХ АЭС**

Парламент Ирана ратифицировал предложение парламентской комиссии по энергетике о строительстве 20 новых АЭС, общая мощность которых составит 20 тысяч мегаватт. Как рассказал на недавней пресс-конференции глава федерального агентства по атомной энергии Александр Румянцев, до этого иранское правительство заявляло о намерении построить кроме Бушерской еще около семи АЭС суммарной мощностью 7 млн кВт. Однако теперь, дабы обеспечить рентабельность собственному ядерному циклу, которым Иран планировал обзавестись, меджлис решил увеличить суммарную мощность АЭС.

Введение новых мощностей в строй, которое будет осуществляться в ближайшие 10 лет, дополнит недостающие в стране потребности в электроэнергии, - сообщает РИА «Новости» со ссылкой на председателя иранской комиссии Камала Данешьяра.

Сегодняшние потребности Ирана в электроэнергии составляют примерно 140–150 млрд киловатт-часов в год и растут на 6–8% ежегодно. Атомные станции на 20 тысяч мегаватт покроют потребности в 140 млрд киловатт-часов, однако к тому времени, когда все они откроются и заработают на полную мощность, потребности увеличатся весьма заметно, поэтому мирный атом не заменит в стране тепловые станции, а лишь диверсифицирует структуру топливообеспечения электроэнергетики.

источник: Аналитический журнал "Мировая энергетика" www.worldenergy.ru  
28 марта 2005 г.

## РАО ЭЭС ТОРГУЕТСЯ С ЭНЕРГОМАШИНОСТРОИТЕЛЯМИ

22-23 марта во Всероссийском теплотехническом институте (Москва) прошло организованное энергохолдингом совещание «Концепция технической политики РАО ЭЭС и потенциал отечественных и зарубежных производителей в ее реализации». В своем вступительном слове Анатолий Чубайс констатировал, что в таком представительном составе – менеджеры РАО и региональных компаний, академическая и отраслевая наука, энергомашиностроители – они встретились впервые за последние 15 лет. Необходимость созыва такого совещания, по его словам, именно сегодня вполне обоснована. Еще каких-то 4-5 лет назад энергетикам было не до обновления производственных фондов: огромные неплатежи потребителей и долги поставщикам топлива, оборудования и строительно-монтажных услуг требовали жесткого антикризисного управления и не позволяли отвлекаться на другие дела.

В июне 1999 г. на совещании по теме «Проблемы технического перевооружения и продления ресурса турбинного оборудования электростанций» Анатолий Чубайс говорил: «Фактическое положение вещей таково, что если мы не переломим сложившуюся тенденцию, то просто по причине истощения паркового ресурса где-то на границе 2005-2006гг. РАО «ЭЭС России» из избыточной компании превратится в дефицитную, и, прежде всего, из-за состояния турбинного оборудования. Совершенно ясно, что думать об этом нужно уже сегодня. И ясно, что придется принять целый ряд масштабных организационных технических и финансовых решений, которые позволят нам предотвратить проблемы такого рода.. Никакие разработки, никакие новые идеи, никакие разумные предложения даже самого современного технологического уровня не могут быть реализованы, если мы как заказчики не в состоянии будем внятно и четко ответить на вопрос о том, что будет с платежами [потребителей]. Но в то же время мы отчетливо понимаем, что только деньгами эту задачу не решить. Мы в РАО "ЭЭС России" хотим четко знать, что происходит сегодня с заводами-изготовителями, что происходит с НИОКРовской базой в целом, каковы научно-технические заделы, что с инженерными кадрами, что завтра и послезавтра мы сможем получить от заводов-изготовителей, когда в состоянии будем предложить реальную цену за их разработки. Поэтому мы считаем, что РАО "ЭЭС России" нужно не только решить финансовые вопросы, но и достаточно радикально пересмотреть техническую политику компании».

Чубайс торопит региональных энергетиков, которые, может быть, хотели бы еще годик-два наводить порядок в создаваемых компаниях и лишь затем заняться техперевооружением.

В феврале 2005 г. Научно-технический совет РАО ЭЭС, Научный совет РАН по проблемам надежности и безопасности больших систем энергетики и Научный совет Инженерного центра ЭЭС («дочки» РАО) рассмотрели первый вариант Концепции технической политики РАО ЭЭС на период до 2005 г. А 23 марта он был вынесен уже на совещание, на котором присутствовали и выступали с сообщениями только российские энергомашиностроители. Как за-

явил Чубайс, такое предпочтение вызвано тем, что при равных показателях оборудования по соотношению «цена-качество» приоритет будет за отечественными производителями.

На совещании подчеркивалось, что предложенная концепция все-таки является совокупностью конкретных технических решений по основным видам оборудования. То есть документ призван решить узкую, утилитарную задачу – создать барьер для устаревших неэффективных технологий и дать рекомендации по применению наиболее прогрессивного оборудования. В то же время в концепции не рассматривается эффективность предлагаемых технологий. Так как расчет эффективности основывается на конкретных ценах на топливо и электроэнергию, то предлагается считать эту эффективность и выбирать технические решения из палитры вариантов, рассматриваемых в концепции, на стадии конкретного проектирования. Хотя и в этом случае остается значительная неопределенность по тем же ценам на топливо и электроэнергию лет через шесть-восемь (когда новое оборудование вступит в строй).

Создаваемый РАО ЭЭС барьер устаревшему оборудованию наиболее интересно рассмотреть на примере вроде бы передовых парогазовых технологий. Так, на совещании выступил главный конструктор газовых турбин Ленинградского металлического завода (входящего в холдинг «Силовые машины») Александр Лебедев. По ходу его сообщения и из замечаний Чубайса вырисовалась следующая картина. ЛМЗ продолжает делать ставку на турбину ГТ-160, выпускаемую по лицензии Siemens. Эти турбины входят в состав ПГУ-450 на блоке №1 Северо-Западной ТЭЦ и будут использованы на блоке №2 той же теплоэлектроцентрали, а также на блоке №1 (пуск в ноябре 2005 г.) и №2 Калининградской ТЭЦ-2. Однако Чубайс заявил, что он потребует изменить проект оборудования блока №2 Калининградской ТЭЦ-2 на более современное, потому что ГТ-160 была разработана Siemens в 1970-х годах и поэтому давно устарела. КПД блока с ГТ-160 не превышает 51%. После модернизации ГТ-160 КПД блока с несколько увеличенной мощностью – ПГУ-480 можно поднять до 54%.

А РАО ЭЭС установило нижний уровень КПД для блоков ПГУ в 55%. Такая эффективность достигается, например, при использовании турбины ГТЭ-180 (ПГУ-260 и ПГУ-540), спроектированной тем же ЛМЗ вместе с пермским «Авиадвигателем». Однако «в железе» ГТЭ-180, стоящая 40 млн евро, пока не изготовлена. Как утверждает Лебедев, для этого необходимо найти заказчика (в лице, понятное дело, энергетиков) на головной образец ГТЭ-180. Однако пока энергетики самостоятельно освоили ГТ-110 на Ивановской ТЭС (см. новость от 25.02.2005 «У РАО ЭЭС появились деньги на ПГУ») и не горят, похоже, желанием трагиться еще и на доводку ГТЭ-180. Тем не менее, Чубайс пообещал Лебедеву техническую и финансовую помощь в доводке другой турбины, меньшей мощности – ГТЭ-65 (ПГУ-90 и ПГУ-180), которой заинтересовалось Мосэнерго. А заодно предложил Лебедеву съездить в Азербайджан и набраться там опыта на блоке ПГУ-400 (с КПД на уровне 58%), смонтированной японской Mitsubishi.

*источник: Аналитический журнал "Мировая энергетика" www.worldenergy.ru  
23 марта 2005 г.*



## О НЕКОТОРЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ ЛИЦЕЙСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ И СИСТЕМЫ НЕПРЕРЫВНОГО ОБРАЗОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ РАБОТЫ ЛИЦЕЯ №1550

**Государственное образовательное учреждение "Лицей № 1550" было воссоздано в сентябре 2000 года. Учреждение получило практически новое учебное здание с удобной планировкой, что позволило системно организовать учебный процесс на основе лекционно-семинарского принципа.**

На сегодняшний день Лицей имеет современное оснащение кабинетов и аудиторий, включая 3 компьютерных класса и лабораторию технологии материалов, в Лицее созданы все необходимые условия для созидания и творчества, труда и отдыха учащихся и педагогов.

Педагогический коллектив успешно развивает лицейскую систему образования, которая включает в себя такие особенности, как: разработка индивидуальных учебных планов, авторских учебных программ и пособий, нетрадиционные методики организации учебно-воспитательного процесса, разносторонняя воспитательная работа в учебное и внеурочное время. Все это, как показывает практика, способствует резуль-

тативной подготовке абитуриентов для технических вузов.

Лицей заключил договоры об учебно-методическом сотрудничестве с рядом московских технических вузов - МАДИ, МГТУ им. Баумана, МАТИ им. Циолковского, определяя этим основную специализацию классов лицея как инженерно-техническую.

Лицей стремится ориентировать выпускников на выстраивание своей будущей профессиональной карьеры в тесной связи с авиационным машиностроением. В этой работе участвуют и ряд

предприятий авиационной промышленности: ММПП "Салют" - крупнейшее предприятие авиационного двигателестроения, Научно-производственное предприятие авиационной электронно-гидравлической автоматики "ЭГА", НПО им. Румянцевца. Помощь в профессиональной ориентации учащихся лицея оказывают Клуб авиастроителей и Некоммерческая организация "Фонд авиационно-космических технологий".

Совместно с руководителями вузов и предприятий Лицей определил в качестве одной из своих главных задач на ближайшую перспективу - развитие Системы непрерывного образования "ШКОЛА-ВУЗ-ПРОИЗВОДСТВО".

С целью подготовки будущих научно-технических кадров для авиапромышленности, разработана Про-

грамма поиска и отбора школьников, проживающих как в Москве, так и в других регионах России. Программа предусматривает проведение тестов, опросов, конкурсов, олимпиад, научно-практических конференций, связанных со спецификой лицея, вузов и предприятий, проявляющих интерес к программе подготовки научно-технических кадров. Программа опирается на новые сетевые формы образовательной деятельности.

Второй год в сети Интернет работает подразделение дистанционного образования "Лицей Авиакосмосфонда". На сайте этого учреждения размещены интерактивные программы по школьному курсу физики, математики, словесности, а также материалы развивающего и профориентационного характера по истории мировой культуры, истории авиации и воздухоплавания, технологии материалов.

Такие программы не только интересны учащимся, но и позволяют преподавателям через Интернет проверять уровень знаний, умений, корректировать основные показатели обучения, направлять развитие школьника, и, главное, увидеть тех ребят, которым небезразлична техника и техническое мышление, научные и технические проблемы авиации.

Подготовка будущих специалистов, инженерных и научных кадров должна носить многоуровневый характер:

Первый уровень - высококачественная общеобразовательная подготовка школьников через обычные формы очного (школьного) и дистанционного обучения, консультации, подготовка учащихся к участию в предметных семинарах и олимпиадах.

Второй уровень - профильное обучение учащихся, углубленная, расширенная, усиленная подготовка по профильным для технических образовательных учреждений предметам - физика, математика, информатика, черчение.

Большое значение в этой работе имеет создание профильных кабинетов, лабораторий и мастерских, поэтому в Лицее создана лаборатория технологии материалов, в организации которой принимали активное участие МГТУ им. Баумана, факультет Машиностроительных технологий, и ММПП "Салют".

В настоящее время начата работа по созданию аналогичных лабораторий при поддержке МАИ и МАТИ им. Циолковского.

Очень важный и высокорезультативный образовательный момент профильного обучения в Лицее - организация 120-часовой летней производственной практики учащихся на профильных предприятиях под научно-методическим руководством вузов-партнеров. Два года подряд в июне-месяце, большая группа десятиклассников направляется на кафедры факультета Машиностроительных технологий МГТУ им. Баума-

**В Лицее создается учебный Комплекс дополнительного образования и профессиональной ориентации школьников "Крылья Родины".**

**Комплекс поможет сделать еще один шаг в решении вопросов поиска талантливой и мотивированной молодежи, подготовки будущих кадров для предприятий авиационной отрасли, такой важной и пока еще конкурентоспособной.**

на, где они знакомятся с основными производственными процессами. По окончании цикла теоретической и лабораторной подготовки, учащиеся посещают цеха ММПП "Салют" где реально знакомятся с производством. Завершается практика защитой отчета о практике перед комиссией, возглавляемой деканом МГТУ Колесниковым А.Г.

С 2004/05 учебного года отчет по практике учащихся будет давать начало разработке проекта выдвигаемого на научно-практическую конференцию молодых исследователей "Шаг в Будущее, Москва".

Третий уровень - работа и обучение школьников в различных Программах дополнительного образования, разрабатываемых и реализуемых Лицеем, вузами, предприятиями-партнерами, а также частными лицами. Сюда же относится организация работы различных кружков, клубов, секций, а также научно-исследовательская работа учащихся и помощь им подготовке к участию в научно-практических конференциях.

В постоянном рабочем контакте с коллективом Лицея находится группа летчиков-испытателей, ветеранов ВВС, во главе с Героем Советского Союза В.Н. Кандауровым. Эти люди бесконечно преданы своему делу и горят желанием поделиться своими знаниями, опытом и любовью к авиации с молодежью и школьниками.

В 2003/04 учебном году Лицей № 1550 принял участие в организации и проведении Первой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, посвященной 100-летию полета братьев Райт и 100-летию со дня рождения В.П.Чкалова. Учащийся 10-го класса лицея Андрей Киселев стал победителем Олимпиады, его доклад был напечатан в ряде серьезных профильных изданий и заслушан на заседании Академии наук авиации и воздухоплавания.

В настоящее время проходит Вторая Олимпиада по истории авиации и воздухоплавания, посвященная 60-летию Победы в Великой Отечественной войне (сайт Олимпиады [www.olimp.aviacosmofond.ru](http://www.olimp.aviacosmofond.ru)).

Четвертый уровень - обучение в профильных учреждениях среднего и высшего специального образования. При этом возможно создание специализированных групп углубленного обучения студентов.

Лицей № 1550 в настоящее время пытается реализовать эти идеи через контакты с несколькими профессионально-техническими училищами и Колледжем авиационного моторостроения, также входящими в Систему непрерывного образования. В целом, это направление еще требует осмысления и насыщения содержанием.

Пятый уровень - стажировка студентов и выпускников вузов: производственная - на производстве; педагогическая - в школах, лицее и на кафедрах вузов; научная - в НИИ и КБ.

Шестой уровень - производственная деятельность, повышение квалификации, подготовка научных кадров.

Описываемая Система непрерывного образования должна носить "спиралевидный" характер: "обучение - стажировка - практика - повышение квалификации" - и вновь "стажировка - практика (включая педагогическую) - научная подготовка" и т.д.

В настоящее время в Лицее создается учебный Комплекс дополнительного образования и профессиональной ориентации школьников "Крылья Родины". Организаторы Комплекса, признавая, что уро-

вень общеобразовательной и профильной подготовки в Лицее достаточно высок, считают нужным организационно укрепить возможности дополнительного образования. Подобный Комплекс поможет сделать еще один шаг в решении вопросов поиска талантливых и мотивированной молодежи, подготовки будущих кадров для предприятий авиационной отрасли, такой важной и пока еще конкурентоспособной.

Лицей № 1550 намерен сделать так, чтобы Комплекс вошел в Программу городских экспериментальных площадок - провести полноценное исследование проблемы и выработать рекомендации по построению усовершенствованной модели профориентационной работы со школьниками для учреждений общего образования - прежде всего, для профильных школ.

*Виктор Михайлович ЖИЛЯКОВ,  
директор Лицея № 1550*

*источник: Клуб авиастроителей  
[www.as-club.ru](http://www.as-club.ru)*

## СПИСОК НОВЫХ КНИГ ПО ТЕМЕ АВИАЦИЯ И АВИАСТРОЕНИЕ

1. И. Грэм. "Авиация" (детская литература), издательство "РУСИЧ".
2. Рохмистров В. Г. "Авиация великой войны", издательство "АСТ".
3. Зефиоров М. В. "Асы люфтваффе. Бомбардировочная авиация", издательство "АСТ".
4. Ильин А. А. "Боевая авиация зарубежных стран", издательство "АСТ".
5. "Военная авиация" кн. 2, издательство "ПОПУРРИ".
6. Кудишин И. В. "Военно-транспортная авиация зарубежных стран", издательство "АСТ".
7. Ильин В. В. "Военно-транспортная авиация России", издательство "АСТ".
8. Хорикиши Д. "Зеро! Японская авиация во Второй мировой войне", издательство "АСТ".
9. "Крылья России. Военная и гражданская авиация", издательство "АВАНГАРД".
10. "Мир в картинках, авиация" (для детей 3-7 лет), издательство "МОЗАИКА".
11. Никольский М. В. "Палубная авиация", издательство "АСТ".
12. Грэнт Р. Дж. "Авиация. 100 лет", издательство "РОСМЭН".
13. Дональд Д. "Современная военная авиация и ВВС стран мира", издательство "ОМЕГА".
14. Перов В., Растренини О. "Штурмовая авиация Красной армии: Суворовская школа (применение Ил-2 в 1941-43 гг.)", издательство "АКЧУРИН".
15. Зигуненко С. Н. "Я познаю мир. Авиация и воздухоплавание", издательство "АСТ".

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам сайта [www.setbook.ru](http://www.setbook.ru)  
"Интернет-магазин Setbook"  
22.03.2005*

## ЖЮРИ ОЛИМПИАДЫ ПОСЛЕ ДОЛГИХ ОБСУЖДЕНИЙ ПРИНЯЛО ДОЛГОЖДАННОЕ РЕШЕНИЕ!

### ПОБЕДИТЕЛИ ПЕРВОГО ТУРА ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

**Аронсон Даниил, Москва, Школа №1, 16 лет.**

**Борзых Владимир, Москва, Профессиональный лицей №340, 15 лет.**

**Васильев Илья, Москва, Лицей №1550, 16 лет.**

**Волошенко Михаил, Тюмень, Средняя школа №17, 14 лет.**

**Калитенко Марина, Москва, Профессиональный лицей №329, 17 лет.**

**Киселев Андрей, Москва, Лицей №1550, 16 лет.**

**Куприков Никита, Москва, Лицей №1511, 16 лет.**

**Лекаркин Михаил, Москва, Школа №446, 16 лет.**

**Мартынович Никита, Москва, Школа №672, 15 лет.**

**Сигитов Сергей, Москва, Центр образования №345, 15 лет.**

**ПОЗДРАВЛЯЕМ ВАС, РЕБЯТА!**

### Завершился Первый тур II ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет.

Жюри под председательством д.ф.н., профессора Н.Г. Багдасарьян подвело итоги и объявило победителей Первого тура Олимпиады.

Второй тур Олимпиады будет проводиться в форме Молодежного симпозиума. Участники симпозиума выступят с защитой своих научных работ, выбрав одну из 32-х тем, предложенных им организаторами Олимпиады.

В числе тем Второго тура Олимпиады:

- Самолеты-конвертопланы: утопия или будущее?
- Летательные аппараты, определившие будущее.
- Мобильные летательные аппараты на службе армии и флота.
- Первые в мире реактивные самолеты.
- История авиационной пушки.
- Отечественные турбореактивные двигатели.
- Штурмовик ИЛ-2 – легендарный самолет Великой Отечественной войны.
- Вклад советских авиастроителей в победу над фашистской Германией.
- Авиационная экология.
- Развитие CALS-технологий в авиации.

Организаторы Олимпиады: Клуб авиастроителей, Некоммерческая организация «Авиакосмофонд».

Со-организаторы Олимпиады: Департамент образования г. Москвы, Департамент науки и промышленной политики г. Москвы, МГТУ им. Н.Э.Баумана, МАТИ им. Н.Э.Циолковского, МАИ, Российский государственный гуманитарный университет, Московский институт открытого образования, Лицей № 1550, Московский колледж авиационного моторостроения.

Олимпиада проводится в два тура: 1-й - заочный, 2-й – очный. Победителей каждого тура ждут призы и подарки. Победители 2-го тура Олимпиада получают специальные возможности для образования.

*источник: Клуб авиастроителей  
www.as-club.ru  
13.03.2005*

## В ОРГКОМИТЕТЕ ОЛИМПИАДЫ

Оргкомитет Олимпиады благодарит организации, предприятия и частных лиц, приславших денежные средства на организацию и проведение Олимпиады:

**ФГУП "Государственный научно-исследовательский институт авиационных систем", генеральный директор – академик Федосов Е.А.**

**ФГУП ММП "Салют", генеральный директор – Елисеев Ю.С.**

**ОАО "Научно-производственное объединение "ЭГА", генеральный директор – Аршавский А.Л.**

**ЗАО "АСТО – Гарантия", генеральный директор – Громов А.В.**

**ОАО "Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "Агат", генеральный директор – Корытов В.Н.**

**ЗАО "МСЗ-Салют", генеральный директор – Дзюба В.И.**

**ОАО "Авиадвигатель", генеральный директор – Иноземцев А.А.**

**Некоммерческую организацию "Авиакосмофонд", управляющий – Гвоздев С.В.**

**Некоммерческую организацию "Фонд развития авиатехнологий", управляющий – Зайцев Г.Г.**

**Иноземцева Александра Александровича лично**

**Зазулова Виктора Ивановича лично.**

В связи с тем, что в число победителей 1-го этапа Олимпиады вошел Михаил Волошенко, ученик Школы №17 из города Тюмень, Оргкомитет Олимпиады обращается к генеральному директору ОАО "Тюменские моторостроители" Виктору Григорьевичу Кульчихину и Исполняющему обязанности Главы города Тюмени Владимиру Якушеву с просьбой оказать поддержку Михаилу Волошенко в его участии в Молодежном симпозиуме.

*источник: Клуб авиастроителей  
www.as-club.ru  
25.03.2005*

## ДЕПАРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ ГОТОВ ОКАЗАТЬ ИНФОРМАЦИОННУЮ ПОДДЕРЖКУ ОЛИМПИАДЕ

Департамент образования Правительства Москвы готов оказать информационную поддержку Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания, которую проводят "Авиакосмофонд" и Клуб авиастроителей.

**ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ  
КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ СЕМЬИ И МОЛОДЕЖИ Г. МОСКВЫ**

исх. 23.11.2004 г. № 2561/1-22

*Председателю Совета Авиакосмофонда  
Президенту Клуба авиастроителей  
Елисееву Ю.С.*

*Уважаемый г-н Елисеев!*

В соответствии с поручением Первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы Швецовой Л.И. от 14.10.2004 №6-47-3857/4 Комитетом совместно с заинтересованными организациями рассмотрено обращение на имя Вице-мэра Москвы Шанцева В.П. Департамент образования города Москвы сообщает, что поддерживает совместную профориентационную работу "Фонда авиационно-космических технологий" и лицея №1550 Департамента образования и готов оказать информационную поддержку Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

"МАТИ"- РГТУ им. К.Э. Циолковского выражает готовность в рамках целевых мероприятий программы "Московский студенческий педагогический отряд" совместно с Клубом авиастроителей организовать новое направление, связанное с организацией и проведением комплексной профориентационной работы со школьниками и учащимися учреждений начального и среднего профессионального образования.

Дополнительно сообщаем, что в целях поддержки и развития научного потенциала молодых граждан под патронатом Правительства Москвы ежегодно проводится Всероссийская выставка научно-технического творчества молодежи. Проведение выставки предусмотрено Перечнем мероприятий Городской целевой программы "Молодежь Москвы" (2004-2006гг.), утвержденной постановлением Правительства Москвы от 25.05.2004 №339-ПП.

Основным координатором выставки со стороны Правительства Москвы является Департамент науки и промышленной политики города Москвы.

Организатор выставки - ОАО "ГАО ВВЦ". Проведение очередной выставки НТТМ -2005, в рамках которой состоится Молодежный научный конгресс, запланировано на конец июня - начало июля 2005 года.

*С уважением  
Председатель Комитета  
О.Е. Пильщиков*

### ПРОГРАММА "МОСКОВСКИЙ СТУДЕНЧЕСКИЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ОТРЯД"

Комплексная социально-педагогическая работа студентов московских вузов с детьми и подростками осуществляется с 1999 г. в рамках программы "Московский студенческий педагогический отряд" (МСПО).

Программа разработана Комитетом по делам семьи и молодежи Правительства Москвы, "МАТИ"-Российским государственным технологическим университетом им. К.Э.Циолковского и Межвузовским Центром проблем развития личности студентов при поддержке Московской федерации профсоюзов, Совета профсоюза работников образования и науки г. Москвы, Московского Центра труда и занятости молодежи "Перспектива".

В программе МСПО активно участвуют более 600 студентов из 42 вузов Москвы: "МАТИ"-РГТУ им. К.Э. Циолковского, МГТУ "Станкин", МИРЭА, МГУИЭ, РГУ нефти и газа им. Н.М. Губкина и др.

**Основные направления деятельности МСПО:**

- организация воспитательной работы и досуга в трудовых объединениях молодежи;
- организация работы членов МСПО в детских оздоровительных лагерях;
- участие в организации и проведении территориальных и городских праздников, фестивалей, других акций, адресованных детям и молодежи.

### НА ЗАСЕДАНИИ АКАДЕМИИ НАУК АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

**3 марта 2005 года состоялось заседание Академии наук авиации и воздухоплавания.**

Среди обширной повестки дня - доклад учащегося Лицея № 1550 г. Москвы, члена Клуба авиастроителей, победителя Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания 2003/2004 года, Андрея Киселева

на тему "История создания аппаратов с дисковым крылом". Доклад вызвал интерес академиков. Андрей получил приглашение Президента академии к продолжению исследований.

*источник: Клуб авиастроителей  
www.as-club.ru  
05.03.2005*

**ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ  
№ 853-ПП/СР-06/04  
"О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С МОСКОВСКИМИ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ВУЗАМИ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО ПОДЧИНЕНИЯ В 2004/2005 УЧЕБНОМ ГОДУ"**

В целях повышения эффективности участия и роли вузов города Москвы и Московской области в решении хозяйственно-экономических, социальных и культурных задач города, сохранения научного и педагогического потенциала государственных вузов, повышения качества подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием, обеспечения социальных гарантий научно-педагогических работников, стимулирования труда профессорско-преподавательского состава Правительство Москвы и Совет ректоров вузов Москвы и Московской области постановляют:

1. Одобрить деятельность Департамента науки и промышленной политики города Москвы, ОАО "Московский комитет по науке и техно-логиям" (далее - ОАО "МКНТ") и Совета ректоров вузов Москвы и Московской области (далее - Совет ректоров вузов):

- по формированию крупных межвузовских проектов в целях повышения результативности использования научного потенциала высшей школы в интересах города, направленных, прежде всего, на комплексное решение проблем городского хозяйства, организацию выпуска импортзамещающей (экспорт-ориентированной) продукции и широкое вовлечение в научно-производственную деятельность преподавателей, аспирантов и студентов вузов;

- по созданию проблемно ориентированных информационно-аналитических центров.

2. Департаменту науки и промышленной политики города Москвы, ОАО "МКНТ" и Совету ректоров вузов в целях обеспечения максимальной концентрации интеллектуальных, материальных и финансовых ресурсов на стратегических направлениях научно-технического прогресса, учитывая опыт Москвы по созданию межвузовских информационно-аналитических центров, подготовить предложения об организации Московского федерально-регионального научно-

образовательного технологического центра "Кадры - Инновации - Производство" для внесения в установленном порядке в Министерство образования и науки Российской Федерации.

3. Предложить Совету ректоров вузов с привлечением проблемно ориентированных информационно-аналитических центров (далее - ИАЦ) подготовить в марте 2005 года предложения по формированию Московского федерально-регионального научно-образовательного технологического центра "Кадры - Инновации - Производство".

4. Предложить Совету ректоров вузов представить в декабре 2004 года в Департамент науки и промышленной политики города Москвы, ОАО "МКНТ" для включения в установленном порядке в соответствующие тематические разделы среднесрочной программы развития науки и технологий в интересах города на 2005-2007 гг. проекты с общим объемом финансирования в 2005 году до 3 200 000 руб. по направлениям:

- разработка и внедрение новых технологий в здравоохранение - ИАЦ "Технологии живых систем" (МГУ им.М.В.Ломоносова, МГТУ им.Н.Э.Баумана, МГУПБ);

- технологии строительства, производства строительных материалов, жилищно-коммунального хозяйства - ИАЦ "Московский дом XXI века" (МГСУ);

- генплан Москвы - ИАЦ "Земля Москвы" (ГУЗ);

- повышение экономичности и безопасности городского транспорта, создание новых и совершенствование традиционных технологий, применяемых для городского и пригородного транспорта - ИАЦ "Транспорт Московского региона" (МИИТ);

- технология защиты окружающей среды (атмосферного воздуха воды и др.) от промышленных загрязнений - ИАЦ "Экология мегаполиса Москвы" (МИИТ);

- наноматериалы и нанотехнологии - ИАЦ "Наноматериалы и нанотехнологии" (МИСиС);

- высокоэффективные технологии, материалы и оборудова-

ние, организация их внедрения на предприятиях города Москвы (МГТУ "СТАНКИН");

- создание банка данных интеллектуального потенциала вузов, научных и проектных организаций, работающих в интересах города.

Разработка механизма доступа к этой информации малых инновационных предприятий - Комиссия по науке Совета ректоров вузов (МИИТ).

Финансирование мероприятий осуществлять за счет и в пределах средств, планируемых в бюджете города Москвы на реализацию среднесрочной программы на 2005-2007 гг. на соответствующий год.

5. Департаменту науки и промышленной политики города Москвы, ОАО "МКНТ":

5.1. Для дальнейшего развития системы крупных межвузовских проектов, ориентированных в первую очередь на комплексное решение проблем городского хозяйства, организацию выпуска импортзамещающей (экспорт-ориентированной) продукции и широкое вовлечение в научно-производственную деятельность преподавателей, аспирантов и студентов, обеспечить включение в среднесрочную программу развития науки и технологий в интересах города на 2005-2007 гг. крупных межвузовских проектов-победителей конкурсов.

5.2. Продолжить проведение конкурсов крупных межвузовских проектов в рамках раздела "Инфраструктура и адресная поддержка науки" среднесрочной программы развития науки и технологий в интересах города на 2005-2007 гг.

5.3. Совместно с Советом ректоров вузов в целях повышения качества подготовки специалистов, стимулирования участия студентов в научных разработках по темам в интересах городского хозяйства до 1 ноября 2005 года провести конкурс квалификационных работ выпускников учреждений высшего профессионального образования по согласованным номинациям в соответствии

с Положением о конкурсе квалификационных работ выпускников учреждений высшего профессионального образования, утвержденном постановлением Правительства Москвы от 18 мая 2004 года N 311-ПП "О проведении конкурса квалификационных работ выпускников учреждений высшего профессионального образования".

6. Департаменту науки и промышленной политики города Москвы совместно с Департаментом образования города Москвы, Комитетом по делам семьи и молодежи города Москвы, Комитетом по культуре города Москвы, Комитетом межрегиональных связей и национальной политики города Москвы и Советом ректоров вузов оказать содействие ОАО "ГАО ВВЦ" в подготовке и проведении Всероссийской выставки научно-технического творчества молодежи "НТТМ - 2005". Осуществить финансирование выставки в пределах выделенных на эти цели средств.

7. Департаменту образования города Москвы и Совету ректоров вузов:

7.1. Провести Московскую региональную олимпиаду школьников и по итогам внести в установленном порядке предложения о поощрении победителей.

7.2. Провести ежегодный конкурс на присуждение премий Правительства Москвы московским вузам за высокую эффективность взаимодействия с общеобразовательными учреждениями.

7.3. Провести в марте-мае 2005 года:

- VI региональную научно-практическую конференцию "Профессиональная ориентация и методики преподавания в системе школа - вуз

условиях модернизации образования" (МИРЭА);

- городскую межвузовскую олимпиаду по русскому языку и литературе для студентов педагогических вузов Москвы (МГПИ);

- конференцию технических вузов и промышленных предприятий машиностроительного комплекса города Москвы, в том числе оборонного и аэрокосмического комплексов, самолетостроения, приборостроения и других, по вопросам трудоустройства молодых специалистов ("МАТИ" - РГТУ им.К.Э.Циолковского).

7.4. Совместно с Комитетом общественных связей города Москвы и Комитетом по делам семьи и молодежи города Москвы оказать содействие Московскому студенческому центру в подготовке и проведении международных форумов "Карьера" (апрель 2005 года, октябрь 2005 года).

7.5. Совместно с Департаментом федеральной государственной службы занятости населения по городу Москве оказать поддержку организации и проведения московских международных выставок "Образование и карьера - XXI век".

7.6. Просить Департамент федеральной государственной службы занятости населения по городу Москве при участии Российского государственного социального университета организовать общегородскую научно-практическую конференцию "Совершенствование механизмов оптимизации рынков труда и образовательных услуг в Московском мегаполисе".

-----

14.4. Совместно с Комитетом общественных связей города Москвы продолжить работу по реализации целевых мероприятий программы "Московский студенческий педагогический отряд".

14.5. Финансирование мероприятий (п.14.4) осуществить за счет и в пределах средств, предусмотренных в бюджете города Москвы на соответствующий год, а также средств целевых бюджетных фондов развития территорий города Москвы.

Финансирование мероприятий (пп.6, 7) осуществлять за счет и в пределах средств, предусматриваемых в бюджете города Москвы на 2005 год на содержание учреждений и проведение мероприятий по соответствующим департаментам и комитетам.

-----

Мэр Москвы  
Ю.М.Лужков

Председатель Совета ректоров вузов Москвы и Московской области  
И.Б.Федоров

## ПЕРВАЯ В РОССИИ ПРЕДМЕТНАЯ ON-LINE ОЛИМПИАДА ДЛЯ АБИТУРИЕНТОВ

**В целях развития on-line образования в России и профессиональной ориентации абитуриентов с 30 марта по 20 мая 2005 г. Московский международный институт эконометрики, информатики, финансов и права (ММИЭИФП) совместно с компанией «MTU-Интел» проводит предметную олимпиаду для учащихся 10-11-х классов с использованием on-line технологий.**

**Олимпиада дает возможность абитуриентам продемонстрировать свои познания в рамках различных специальностей; выявляет лучших школьников, которых ждут призы от ММИЭИФП и компании MTU-Интел; предоставляет победителям право внеконкурсного поступления в ММИЭИФП на одну из программ on-line обучения.**

**В рамках Олимпиады проводится тестирование по следующим предметам: экономика, мировая экономика, менеджмент, право, информатика, программирование.**

**Олимпиада проходит в два этапа. Первый этап проводится в режиме on-line. Второй этап проводится в очной форме на территории ММИЭИФП. Победителей определяют ведущие профессора и деканы факультетов ММИЭИФП.**

**Методические материалы Олимпиады, разработанные профессорско-преподавательским составом ММИЭИФП, размещаются на официальном сайте Олимпиады [www.mifp.stream.ru](http://www.mifp.stream.ru). Тестовая база по каждому предмету состоит из 100-150 вопросов, которые генерируются случайно для каждого участника Олимпиады.**

**Все участники первого этапа получают скидки на подключение к Интернет-каналу СТРИМ и оборудование USB модем, а также возможность поступления на программы on-line обучения ММИЭИФП.**

**Победителям второго этапа предоставляются именные стипендии, скидки на обучение и право внеконкурсного поступления в ММИЭИФП по выбранным специальностям.**

**ММИЭИФП  
Отдел по связям с общественностью  
тел.: (095) 995-49-13**

## ОТЗЫВЫ ЧИТАТЕЛЕЙ

### УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

**В редакцию продолжают поступать устные и письменные отзывы от читателей Бюллетеня. Спасибо огромное, дорогие читатели! Нам очень важно и интересно ваше мнение о Бюллетене. Среди приславших отзывы:**



*Цховребов Михаил Михайлович - Начальник отделения ФГУП "ЦИАМ им. П.И. Баранова":*

*Воробьев Александр Владимирович - Генеральный директор ОАО МНПК "Авионика":*

*Лихарев Сергей Константинович - Генеральный директор ОАО "Авиакор":*

*Башилов Александр Сергеевич - Генеральный директор ОАО НПО "Молния":*

*Афанасьев Игорь Валентинович - Заместитель генерального директора российско-швейцарского СП "ABB UNITURBO" пишет: Интересная информация в сжатом виде.*

*Муравченко Федор Михайлович - Генеральный конструктор МКБ "Прогресс" пишет:*

**Целесообразно размещение материалов Бюллетеня Клуба авиастроителей на сайте клуба: [www.as-club.ru](http://www.as-club.ru)**

*Миллер Александр Александрович - Генеральный директор ЗАО "Авиазаказ" пишет: Бюллетень несомненно представляет интерес для авиационных специалистов.*

*Кувшинов Сергей Викторович - Проректор РГТУ пишет: Необходимо добавить рубрики "История развития аэрокосмической техники" и "Авиационное образование (или подготовка кадров).*

**Мы очень внимательно читаем ваши отзывы и прислушиваемся ко всем ценным советам, содержащимся в них. Так, мы уже разместили материалы Бюллетеня на сайте Клуба <http://as-club.ru/bull> – в интернет вы можете увидеть 2 первых (январский и февральский) номера (предложение Муравченко Ф.М., генерального конструктора МКБ "Прогресс"). В этом номере Бюллетеня опубликован "Список новых книг по теме авиация и авиастроение" (предложение Кондаурова В.Н., летчика-испытателя, Героя Советского Союза, члена Клуба авиастроителей). готовим рубрику по истории развития авиации (предложение Кувшинова С.В., проректора РГТУ). Помним и о пожелании "публиковать на страницах Бюллетеня больше материалов о новых разработках отечественных и зарубежных авиаконструкторов, научных достижениях в области авиации, проблемах подготовки кадров для предприятий авиапромышленности" (предложение Назарова В.П., 1-го проректора Сибирского государственного аэрокосмического университета).**

**Дорогие читатели! Спасибо за отклики, замечания и пожелания, которые вы присылаете в адрес редакции. Ждем ваши статьи, заметки, пресс-релизы, комментарии, новости для публикации на страницах Бюллетеня.**

*Александр Клейн, гл. редактор*

## УСЛУГА ДЛЯ ЧЛЕНОВ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ И ПОДПИСЧИКОВ БЮЛЛЕТЕНЯ

### ВНИМАНИЕ!

Если Вы являетесь членом Клуба авиастроителей или подписчиком Бюллетеня, у Вас есть возможность включать в рассылку Бюллетеня свои материалы информационного характера, отвечающие тематике Бюллетеня.

Для этого Вам нужно подготовить материал на 2-х сторонах листа формата А4 и согласовать с его редакцией.

Данная услуга оказывается членам Клуба и подписчикам Бюллетеня бесплатно.

По вопросам включения в рассылку Бюллетеня Ваших материалов обращайтесь к зам. гл. редактора Куренковой Татьяне Владимировне.

тел.: (095) 685-19-30, e-mail: [bull@as-club.ru](mailto:bull@as-club.ru)  
моб. тел.: 8-903-153-68-18

## АНКЕТА ЧИТАТЕЛЯ

Уважаемые Читатели!

Просим Вас, ответив на вопрос, вырезать лист Анкеты и  
выслать ее по факсу (095) 685-19-30 в Клуб авиастроителей.

### УСТРАИВАЕТ ЛИ ВАС ОБЪЕМ И СОДЕРЖАНИЕ МАТЕРИАЛОВ БЮЛЛЕТЕНЯ?

ВАРИАНТЫ ОТВЕТА:

**ДА**

**НЕТ**

**ВАШ ОТВЕТ:**

---

---

---

---

---

Фамилия, Имя, Отчество

Должность и место работы

---

---

Контактный телефон

Подпись

Дата



## ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Уважаемые читатели!

Вы можете оформить редакционную подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей. Стоимость подписки на 2005 год за 9 номеров - 6750 руб. (включая НДС).

Подписаться на Бюллетень Вы можете, отправив "Заявку на получение счёта на подписку" по факсу (095) 685-19-30.

По всем вопросам подписки обращайтесь к Куренковой Татьяне Владимировне, зам. главного редактора, телефон: 685-19-30, 685-26-30, моб. тел.: 8-903-153-68-18.

### ЗАЯВКА НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА НА ПОДПИСКУ

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС	
ПОЧТОВЫЙ АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (с указанием Ф.И.О. и должности лица, на чье имя будет приходить Бюллетень)	
ИНН/КПП ОРГАНИЗАЦИИ	
БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ	Р/С: БАНК: К/С: БИК: ОКПО: ОКВЭД:
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
КОНТАКТНОЕ ЛИЦО	

### ПЕРИОД ПОДПИСКИ НА 2005 ГОД

апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
--------	-----	------	------	--------	----------	---------	--------	---------

(нужное количество месяцев зачеркнуть)

Подпись ответственного лица: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
Дата:

## ЛИСТ РАССЫЛКИ БЮЛЛЕТЕНЯ

**Бюллетень Клуба авиастроителей рассылается более, чем 500 VIP-адресатам, среди которых директора и ведущие специалисты предприятий авиационной промышленности, двигателестроения и машиностроения, руководители научного и образовательного процессов в профильных вузах, эксперты в области стратегии экономического развития, инвестиций и финансов.**

**Бюллетень получают руководители Торгово-промышленных палат, промышленных Союзов и Ассоциаций, профильных комитетов Государственной Думы, Совета Федераций, Московской городской Думы, Администрации субъектов Федерации, Правительства Москвы, Правительство РФ, Министерства РФ, Администрация Президента РФ, Полномочные представители Президента в федеральных округах.**

- Аршавский А.Л., генеральный директор НПП "ЭГА", член Клуба
- Александров Д.А., студент МГТУ им. Н.Э. Баумана, член Клуба
- Багдасарьян Н.Г., заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н.Э. Баумана, член Клуба
- Бажанов А.И., главный редактор журнала "Двигатель", член Клуба
- Башиллов А.С., генеральный директор, главный конструктор НПО "Молния", член Клуба
- Безъязычный В.Ф., ректор Рыбинской государственной авиационной технологической академии, член Клуба
- Беляков Г.П., ректор Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М.Ф. Решетнева, член Клуба
- Богатов Ю.М., помощник ректора РГТУ им. К.Э. Циолковского, МАТИ, член Клуба
- Брылев В.И., генеральный директор ООО Корпорация "Газотурбинные двигатели", член Клуба
- Чуйко В.М., президент Ассоциация "Союз авиационного двигателестроения", член Клуба
- Гвоздев С.В., управляющий НО "Авиакосмосфонд", член Клуба
- Герцев П.С., руководитель управления по работе со студентами МАТИ, член Клуба
- Горохов А.И., писатель, член Клуба
- Громов А.В., генеральный директор ЗАО "АСТО-Гарантия", член Клуба
- Дегтярев Г.Л., ректор Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева, член Клуба
- Дмитриев В.Г., директор Центрального аэродинамического института им. профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ), член Клуба
- Елисеев Ю.С., генеральный директор ММП "Салют", член Клуба
- Жилин С.И., студент МГТУ им. Н.Э. Баумана, член Клуба
- Жилияков В.М., директор Лицея №1550, член Клуба
- Жилиякова А.В., преподаватель истории Лицея №1550, член Клуба
- Зазулов В.И., заместитель генерального директора ММП "Салют", член Клуба
- Зайцев Г.Г., управляющий НО "Фонд развития авиатехнологий", член Клуба
- Иноземцев А.А., генеральный директор, генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель", член Клуба
- Каблов Е.Н., генеральный директор ВИАМ ГНЦ РФ, член Клуба
- Карунин А.Л., ректор Московского государственного технического университета, МАМИ, член Клуба
- Квочур А.Н., президент ГУП "Пилотажно-исследовательский центр", член Клуба
- Кезин Н.П., гачальник отдела Департамента науки и промышленной политики г. Москвы, член Клуба
- Кириеев С.Е., начальник патентного отдела ММП "Салют", член Клуба
- Кирилянчик А.С., 1-й проректор РГТУ им. К.Э. Циолковского, МАТИ, член Клуба
- Киселев А.В., лицеист, Лицей №1550, член Клуба
- Ковриго Ф.П., 1-й заместитель руководителя Департамента науки и промышленной политики г. Москвы, член Клуба
- Колесников А.Г., руководитель научно-учебного комплекса МГТУ им. Н.Э. Баумана, член Клуба
- Кондауров В.Н., летчик-испытатель, член Клуба
- Корытов В.Н., генеральный директор ОАО "Таврилов-Ямский машиностроительный завод "АГАТ", член Клуба
- Крымов В.В., заместитель генерального директора "ММП "Салют", член Клуба
- Кувшинов С.В., проректор РГТУ, член Клуба
- Ливанов В.В., генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина", член Клуба
- Матвеев А.М., ректор МАИ, член Клуба
- Меркулов В.И., генеральный директор Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения, член Клуба
- Михеев С.В., генеральный директор ОАО "Камов", член Клуба
- Дмитриев Ф.М., генеральный конструктор МКБ "Прогресс", член Клуба
- Новожилов Г.В., генеральный конструктор ОАО "Ил", член Клуба
- Оводенко А.А., ректор С-Петербургского государственного университета аэрокосмического приборостроения, член Клуба
- Осипов М.И., заведующий кафедрой МГТУ им. Н.Э. Баумана, член Клуба
- Осипов С.А., начальник отдела Департамента науки и промышленной политики города Москвы, член Клуба
- Пантелеев А.В., заместитель генерального директора ФГУП ММП "Салют", член Клуба
- Пантелеев Е.А., министр, руководитель Департамента науки и промышленной политики Правительства Москвы, член Клуба
- Петров А.П., ректор МАТИ им. К.Э. Циолковского, член Клуба
- Петрова В.Г., 1-й заместитель директора МКАМ, член Клуба
- Пугачев В.Г., заслуженный летчик-испытатель ОКБ "Сухой", член Клуба
- Пыхтина И.В., заместитель председателя правления КБ "Нацпромбанк", член Клуба
- Роднов Н.А., исполнительный директор НО "Ассоциация технических университетов", член Клуба
- Скворцов М.А., заместитель генерального директора ФГУП ММП "Салют", член Клуба
- Соломенцев Ю.М., ректор МГТУ "Станкин", член Клуба
- Трубкин А.Ю., заместитель генерального директора по экономике ФГУП ММП "Салют", член Клуба
- Федоров И.Б., ректор МГТУ им. Баумана, член Клуба
- Федосов Е.А., генеральный директор ГСНМИ авиационных систем, член Клуба
- Халфун Л.М., генеральный директор ОАО "МПО им. И. Румянцева", член Клуба
- Цворев М.М., руководитель ГНЦ ЦИАМ им. П.И. Баранова, член Клуба
- Чепкин В.М., 1-й заместитель генерального директора АО "А.Людья-Сатурн", член Клуба
- Чиков А.А., заместитель генерального директора "ЭГА" ОАО НПП, член Клуба
- Швайко П.П., председатель правления КБ "Нацпромбанк", член Клуба
- Горохов Алексей, учащийся, член Клуба
- Жилин Степан, учащийся, член Клуба
- Кондауров Владимир, учащийся, член Клуба
- Севрюгин Е., гимназист, Гимназия №7
- Гусев Денис, лицеист, Лицей №1550, член Клуба
- Киселев Андрей, лицеист, Лицей №1550, член Клуба
- Иванов А., учащийся школы-интерната №22
- Кузнецов А., учащийся средней школы №434
- Качуровский А., учащийся средней школы №1274
- Авиационно-космическая ассоциация АВИА, Иванов Андрей Георгиевич, генеральный директор
- "АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ", ОАО, Герасченко Александр Николаевич, генеральный директор
- "АВВ UNITURBO", РОССИЙСКО-ШВЕЙЦАРСКОЕ СП, Афанасьев Игорь Валентинович, заместитель генерального директора
- "АЕРОМАР", ЗАО, Тотладзе Нузар Окровеи, генеральный директор
- AIRBUS INDUSTRIE, Игорь Бочаров, генеральный директор представительства
- AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE, ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ФИРМЫ (ФРАНЦИЯ), Патрик Буэрро, генеральный представитель в России и СНГ
- АВИАЗАКАЗ, ЗАО, Миллер Александр Александрович, генеральный директор
- АВИАЗАПЧАСТЬ, ОАО, Лапотько Василий Петрович, генеральный директор
- АВИАКОМПЛЕКТ, ФГУП, Ильющин Александр Михайлович, Директор
- АВИАКОР, МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ КОРПОРАЦИЯ, ОАО, Лихарев Сергей Константинович, генеральный директор
- АВИАПРИБОР КОРПОРАЦИЯ, АОЗТ, Крюков Сергей Павлович, генеральный директор
- АВИАПРОМСЕРВИС, ГП АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, Абрамов Петр Михайлович, генеральный директор
- АВИАТЕХМАС, ЗАО, Винс Виктор Васильевич, генеральный директор
- АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОНИКА И КОММУНИКАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ, ОАО, Пашов Борис Михайлович, генеральный директор
- АВИАЦИОННОЕ ВООРУЖЕНИЕ, КОНЦЕРН, ЗАО, Гидаспов Борис Вениаминович, председатель Совета директоров
- АВИАЦИОННЫЙ СЕРТИФИКАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ГОСНИИ ГА, Страдомский Олег Юрьевич, Директор
- АВИТЕК, ВЯТСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ГП, Попов Борис Борисович, директор
- АНТЕЙ, КОНЦЕРН, ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМПАНИЯ, ОАО, Владислав Меньшиков, генеральный директор
- АРГОН, НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ, ФГУП, Штейнберг Виталий Иосифович, Директор
- АЭРО-КАМОВ, ООО, Палатников Александр Самойлович, исполнительный директор
- АЭРОПОРТ-МОСКВА, ЗАО, Туманов Валерий Константинович, генеральный директор
- АЭРОСИЛА, НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ОАО, Сухоросов Юрий Леонидович, генеральный директор
- АЭРОЭЛЕКТРОМАШ, ОАО, Иванов Борис Васильевич, генеральный директор
- ВНИИ РАДИОАППАРАТУРЫ, ГП, Лапин Борис Анатольевич, генеральный директор
- ВЫМПЕЛ, МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ИМ. И.И. ТОРОПОВА, ФГУП, Клишин Дмитрий Иванович, руководитель
- ВЫМПЕЛ, ОКБ, ФГУП, Драгун Дмитрий Константинович, генеральный директор
- ГАРАНТ-НАДЕЖНОСТЬ, ООО, Абасов Александр Леонидович, руководитель
- ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОСМИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЦЕНТР ИМЕНИ М.В. ХРУНИЧЕВА, Медведев Александр Алексеевич, генеральный директор
- ГРАНИТ, МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО, ФГУП, Саркисов Семен Рафаэлович, главный конструктор
- ДВИГАТЕЛИ НК, ФИНАНСОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА, Шитарев Игорь Леонидович, генеральный директор
- ЗАВОД ИМ. В.Я. КЛИМОВА, ДОЧЕРНЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "ВПК "МАЛО", ГУП, Бобров Андрей Александрович, генеральный директор
- ИНТЕРПРОФАВИА, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, Грибakin Виктор Иванович, генеральный директор
- ИНФОРМАЦИОННО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА, Мусад-Заде Рафаэль Агаджавадович, генеральный директор
- ИРКУТСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ, ОАО, Ковальков Владимир Васильевич, генеральный директор
- ИСКРА, МОСКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД, ГП, Былькевич Виктор Михайлович, генеральный директор
- КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД, ОАО, Лаврентьев Александр Петрович, генеральный директор
- КАЗАНСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИМЕНИ С.П. ГОРБУЧОВА, ГП, Хайруллин Наиль Гумерович, генеральный директор
- КОМПОМАШ, КОРПОРАЦИЯ, ФГУП, Штейнберг Виталий Иосифович, генеральный директор
- КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ, ОАО, Фомичев Анатолий Николаевич, генеральный директор
- КУМЕРТАУСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ГП, Малышев Борис Сергеевич, генеральный директор
- МОСКОВСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ИМ. М.Л. МИЛЯ, ОАО, Запольский Леонид Валдавович, руководитель
- МОТОРОСТРОИТЕЛЬ, ОАО, Шитарев Игорь Леонидович, генеральный директор
- НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНОЛОГИИ, ОАО, Литвинов Валерий Борисович, заместитель генерального директора

115. НОВОСИБИРСКОЕ АВИАЦИОННОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ИМ. В. П. ЧКАЛОВА, ГУП, Бобрышев Александр Петрович, генеральный директор
116. ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ, АО, Черкашин Эдуард Иванович, Первый заместитель генерального директора
117. ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ, ХОЛДИНГОВАЯ КОМПАНИЯ, ОАО, Исаченко Вадим Александрович, руководитель
118. "Рособоронэкспорт", ФГУП, Чemezov Сергей Викторович, генеральный директор
119. РУСАВИА, РУССКОЕ АВИАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО, ООО, Баранов Сергей Николаевич, руководитель
120. ОАО "НПО "Сатурн", Глухих Виктор Константинович, председатель Совета директоров
121. ОАО "НПО "Сатурн", Кузменко Михаил Леонидович, генеральный конструктор, технический директор
122. ОАО "НПО "Сатурн", Юдин Игорь Дмитриевич, Директор производства
123. ОАО "НПО "Сатурн", Ласточкин Юрий Васильевич, генеральный директор
124. САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД УЛЬЯНОВСКОГО АВИАЦИОННОГО ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА, Трепалов Геннадий Васильевич, руководитель
125. СМОЛЕНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД, ОАО, Мирошкин Александр Михайлович, генеральный директор
126. СОКОЛ, НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД, АО, Плянов Василий Харлампьевич, генеральный директор
127. СОЮЗ, ТУШИНСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО, ГУП, Нусберг Рояль Юлианович, главный конструктор
128. УЛАН-УДЭНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД, ОАО, Константинов Владимир Федорович, руководитель
129. ЭНЕРГИЯ, РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКАЯ КОРПОРАЦИЯ ИМ. С. П. КОРОЛЕВА, ЗАО, Семенов Юрий Павлович, президент
130. ЭНЕРГОМАШ, НПО ИМ. АКАДЕМИКА В. П. ГЛУШКО, ОАО, Каторгин Борис Иванович, генеральный директор
131. Центральный институт авиационного моторостроения имени П. И. Баранова, ФГУП, Скибин Владимир Алексеевич, генеральный директор
132. Центральный институт авиационного моторостроения имени П. И. Баранова, ФГУП, Цховребов Михаил Михайлович, руководитель
133. АНТК им. О. К. Антонова, Балабуев Петр Владимирович, генеральный конструктор
134. НПО "Молния", Микоян Степан Анастасович, ОАО, заместитель главного конструктора
135. "Наро-Фоминский машиностроительный завод", ОАО, Афонин Алексей Николаевич, генеральный директор
136. "Калужский двигатель", ОАО, Лейковский Юрий Александрович, генеральный директор
137. НПО "Д-Авиа", ООО, Саушкин Алексей Иванович, генеральный директор
138. МНПК "Авионика", ОАО, Воробьев Александр Владимирович, генеральный директор
139. МНПК "Авионика", ОАО, Петров Вячеслав Мефодьевич, председатель Совета директоров
140. Пермская научно-производственная приборостроительная компания, ОАО, Андреев Алексей Гурьевич, генеральный директор
141. "Компания "Сухой", ОАО, Кнышев Алексей Иванович, заместитель генерального директора
142. "Компания "Сухой", ОАО, Брегман Борис Давыдович, 1-й заместитель генерального директора
143. Внешнеэкономическое объединение "Авиастарт", ОАО, Мясников Феликс Наумович, генеральный директор
144. "Воронежское акционерное самолетостроительное общество", ОАО, Саликов Вячеслав Алексеевич, генеральный директор
145. "Казанское моторостроительное производственное объединение", ОАО, Павлов Александр Филиппович, председатель Совета директоров
146. "Московское машиностроительное предприятие им. В. В. Чернышова", ОАО, Третьяков Олег Николаевич, исполнительный директор
147. НИЦ ЦИАМ, ФГУДП, Носонов Владимир Николаевич, генеральный директор
148. НПО "Энергомаш", Каторгин Борис Иванович, генеральный директор
149. "Силовые машины", ОАО, Яковлев Евгений Кириллович, генеральный директор
150. "ЛЕНИНГРАДСКИЙ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ ЗАВОД", АО, Шевченко Виктор Степанович, руководитель
151. 150-Й АВИАЦИОННЫЙ РЕМОНТНЫЙ ЗАВОД АВИАЦИИ ВМФ РОССИИ, ГП, Филипенко Иван Васильевич, директор
152. 20-Й АВИАЦИОННЫЙ РЕМОНТНЫЙ ЗАВОД АВИАЦИИ ВМФ РОССИИ, ГП, Сидорук Антон Григорьевич, руководитель
153. "АВАНГАРД", МОСКОВСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД, ГП, Брюханов Леонид Альбертович, генеральный директор
154. "АВГУРЬ", ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР, ЗАО, Фельдман Леонид Иосифович, руководитель
155. "АВЕРТ", МОСКОВСКИЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР, ЗАО, Воробьев Владимир Михайлович, генеральный директор
156. "АВИА ЛТД", НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ, АО, Лощарев Александр Борисович, генеральный директор
157. "АВИААВТОМАТИКА", ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО, АО, Сапронов Александр Сергеевич, генеральный директор
158. "АВИААГРЕГАТ", ОАО, Гамзатов Гаирбек Абдукеримович, генеральный директор
159. АВИАИМПОРТ, ЗАО Гилева Наталья Ивановна, руководитель
160. "АВИАИСТОК", НПО, ЗАО, Захаров Сергей Александрович, генеральный директор
161. АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД № 24 ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ГП, Калиночкин Валерий Васильевич, руководитель
162. "АВИАСПЕЦТРАНС", КОНСОРЦИУМ, ЗАО, Коротнев Геннадий Иванович, генеральный директор
163. АВИАТЕХСЕРВИС, Кривошеев Владимир Николаевич, генеральный директор
164. "АВИАТЕХСНАБ", ГУП, Ефимов Владимир Иванович, генеральный директор
165. "АВИАТОР", ТОО, Гусев Виктор Геннадьевич, руководитель
166. АВИАЦИОННЫЙ РЕМОНТНЫЙ ЗАВОД № 121, ГУП, Артемьев Вячеслав Викторович, заместитель генерального директора
167. "АВИС МОТОРС ЛТД.", НПП, ООО, Толпуганов Олег Павлович, руководитель
168. АРЗАМАССКИЙ ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД, ОАО, Старцев Юрий Павлович, генеральный директор
169. "АФРУС", ЗАО, Качалов Николай Андреевич, генеральный директор
170. "АЭРОЭЛЕКТРОМАШ", ОАО, Иванов Борис Васильевич, генеральный директор
171. Группа компаний "КАСКОЛ", Недорослев Сергей Георгиевич, председатель Совета Директоров
172. Группа компаний "КАСКОЛ", Григорьев Виктор Евгеньевич, президент
173. Группа компаний "КАСКОЛ", Филатов Александр Валерьевич, 1-й вице-президент
174. "Ключевский завод ферросплавов", ОАО, Виктор Рывтин, Член совета директоров
175. Пермское агрегатное объединение "Инкар", ОАО, Антонов Юрий Яковлевич, генеральный директор
176. "Совтекс", ООО, Рыжков Алексей Георгиевич, генеральный директор
177. "Тюменские моторостроители", ОАО, Кульчихин Виктор Григорьевич, генеральный директор
178. Запорожское ОАО "Мотор Сич", Богуслав Вячеслав Александрович, генеральный директор
179. "Северная энергетическая управляющая компания", ОАО, Саныч Валентин Михайлович, генеральный директор
180. "АГАТ", Московский научно-исследовательский институт, ФГУП, Акопян Иосиф Григорьевич, генеральный директор
181. Компания "Авиа-Лизинг Лтд.", Устименко Николай Павлович, генеральный директор
182. Компания "Аэрофлот-лизинг", Василенко Юрий Николаевич, генеральный директор
183. ФИНАНСОВАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ, Зарицкий Евгений Борисович, генеральный директор
184. Представительство BOEING в России, Кравченко С. В., региональный президент
185. МГТУ им. Н. Э. Баумана, Герасимов Сергей Алексеевич, заведующий кафедрой
186. МГТУ им. Н. Э. Баумана, Леонтьев Александр Иванович, заведующий кафедрой
187. Сибирский государственный аэрокосмический университет им. академика М. Ф. Решетнева, Беляков Геннадий Павлович, ректор
188. МАИ (Государственный технический университет), Черваков Валерий Васильевич, декан
189. МАИ (Государственный технический университет), Тихонов Алексей Иванович, ответственный секретарь
190. Балтийский государственный технический университет "ВОЕНМЕХ" (БТУ), Савельев Юрий Петрович, ректор
191. Московский автомобильно-дорожный институт (государственный технический университет) МАДИ, Приходько Вячеслав Михайлович, ректор
192. Самарский государственный аэрокосмический университет (СГАУ), Соifer Виктор Александрович, ректор
193. Самарская государственная академия путей сообщения (СамГАПС), Ковтунов Александр Владимирович, ректор
194. Уфимский государственный авиационный технический университет УГАТУ, Гузаиров Мурат Бакеевич, ректор
195. Комсомольский-на-Амуре Государственный технический университет, Кабалдин Юрий Георгиевич, ректор
196. Московский институт геодезии, аэрофотогеодезии и картографии, Савиных Виктор Петрович, ректор
197. С-Петербургский государственный университет авиакосмического приборостроения, Северов Леонид Анатольевич, декан факультета "Аэрокосмических приборов и систем"
198. Московский государственный технический университет гражданской авиации, Воробьев Владимир Георгиевич, ректор
199. Уфимский государственный авиационно-технический университет, Гузаиров Марат Бакеевич, ректор
200. Ассоциация технических университетов
201. Международный Союз Авиационной промышленности, Анодина Татьяна Григорьевна, президент
202. Клуб авиастроителей, Куренкова Татьяна Владимировна, зам. руководителя группы развития
203. Департамент оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго, Коптев Юрий Николаевич, директор
204. Российский союз промышленников и предпринимателей РСПП, Вольский Аркадий Иванович, президент
205. Ассоциация менеджеров России, Литовченко Сергей Евгеньевич, исполнительный директор
206. Московская конфедерация промышленников и предпринимателей, Панина Елена Владимировна, председатель
207. Московская торгово-промышленная палата, Котов Юрий Иванович, председатель Правления
208. Торгово-промышленная палата РФ, Примаков Е. М., президент
209. Региональная молодежная общественная организация "Санкт-Петербургский Центр сверхлегкой авиации "Дельта", Дремин Владимир Анатольевич, руководитель
210. Администрация г. Перми, Каменев Аркадий Леонидович, мэр
211. Администрация г. Самары, Лиманский Георгий Сергеевич, мэр
212. Администрация г. Екатеринбурга, Чернецкий Аркадий Михайлович, мэр
213. Администрация г. Нижнего Новгорода, Вадим Булавинов, мэр
214. Администрация г. Ростова, Чернышев Михаил Анатольевич, мэр
215. Администрация г. Саратова, Аксёненко Юрий Николаевич, мэр
216. Администрация г. Челябинска, Тарасов Вячеслав Михайлович, мэр
217. Администрация г. Новосибирска, Городецкий Владимир Филиппович, мэр
218. Администрация г. Омска, Белов Евгений Иванович, мэр
219. Администрация г. Казани, Исхаков Камиль Шамильевич, мэр
220. Администрация г. Санкт-Петербурга, Матвиенко Валентина Ивановна, мэр
221. Администрация г. Уфы, Качаев Павел Юрьевич, мэр
222. Администрация г. Красноярск, Пимашков Петр Иванович, мэр
223. Администрация г. Волгограда, Ищенко Евгений Петрович, мэр
224. Администрация Свердловской области, Россель Эдуард Эргартович, губернатор
225. Администрация Ленинградской области, Валерий Павлович Сердюков, губернатор
226. Администрация Мурманской области, Евдокимов Юрий Алексеевич, губернатор
227. Администрация Челябинской области, Сумин Петр Иванович, губернатор
228. Администрация Курганской области, Богомолов Олег Алексеевич, губернатор
229. Администрация Томской области, Кресс Виктор Мельхиорович, губернатор
230. Администрация Самарской области, Титов Константин Алексеевич, губернатор
231. Администрация Астраханской области, Жилкин Александр Александрович, губернатор
232. Администрация Воронежской области, Кулаков Владимир Григорьевич, губернатор
233. Администрация Кировской области, Шахлеин Николай Иванович, губернатор
234. Администрация Курской области, Михайлов Александр Николаевич, губернатор
235. Администрация Новгородской области, Прусак Михаил Михайлович, губернатор
236. Администрация Омской области, Полежаев Леонид Константинович, губернатор
237. Администрация Оренбургской области, Чернышев Алексей Андреевич, губернатор
238. Администрация Республики Алтай, Лапшин Михаил Иванович, глава правительства
239. Администрация Республики Башкортостан, Рахимов Муртаза Габдуллович, президент
240. Администрация Республики Бурятия, Потолов Леонид Васильевич, президент
241. Администрация Республики Дагестан, Магомедов Магомедали Магомедович, президент
242. Администрация Республики Коми, Торлопов Владимир Александрович, глава Республики
243. Администрация Республики Мордовия, Меркушкин Николай Иванович, глава Республики
244. Администрация Республики Саха (Якутия), Штыров Вячеслав Анатольевич, президент
245. Администрация Ростовской области, Чуб Владимир Федорович, губернатор
246. Администрация Рязанской области, Шпак Георгий Иванович, губернатор
247. Администрация Ярославской области, Лисицын Анатолий Иванович, губернатор
248. Администрация Смоленской области, Маслов Виктор Николаевич, губернатор
249. Администрация Республики Карелия, Катанандов Сергей Леонидович, губернатор
250. Администрация Псковской области, Кузнецов Михаил Варфоломеевич, губернатор

251. Администрация Тверской области, Зеленин Дмитрий Владимирович, губернатор
252. Администрация Калужской области, Артамонов Анатолий Дмитриевич, губернатор
253. Администрация Брянской области, Денин Николай Васильевич, губернатор
254. Администрация Тульской области, Стародубцев Василий Александрович, губернатор
255. Администрация Орловской области, Строев Егор Семенович, губернатор
256. Администрация Калининградской области, Егоров Владимир Григорьевич, губернатор
257. Администрация Липецкой области, Королев Олег Петрович, губернатор
258. Администрация Тамбовской области, Бетин Олег Иванович, губернатор
259. Администрация Пензенской области, Бочкарев Василий Кузьмич, губернатор
260. Администрация Ивановской области, Тихонов Владимир Ильич, губернатор
261. Администрация Костромской области, Шершунов Виктор Андреевич, губернатор
262. Администрация Владимирской области, Виноградов Николай Владимирович, губернатор
263. Администрация Саратовской области, Павел Леонидович Ипатов, губернатор
264. Администрация Ульяновской области, Шаманов Владимир Анатольевич, губернатор
265. Администрация Волгоградской области, Максоута Николай Кириллович, губернатор
266. Администрация Краснодарского края, Ткачев Александр Николаевич, губернатор
267. Администрация Республики Адыгея, Совмен Хазрет Меджидович, президент
268. Администрация Ставропольского края, Черногоров Александр Леонидович, губернатор
269. Администрация Карачаево-Черкесской Республики, Батдыев Мустафа Азерет-Алиевич, президент
270. Администрация Республики Калмыкия, Илюмжинов Кирсан Николаевич, президент
271. Администрация Республики Северная Осетия, Дзасохов Александр Сергеевич, президент
272. Администрация Кабардино-Балкарской Республики, Коков Валерий Мухамедович, президент
273. Администрация Пермской области, Чиркунов Олег Анатольевич, губернатор
274. Администрация Удмуртской Республики, Волков Александр Александрович, президент
275. Администрация Коми-Пермяцкого автономного округа, Савельев Геннадий Петрович, губернатор
276. Администрация Ненецкого автономного округа, Бутов Владимир Яковлевич, губернатор
277. Администрация Вологодской области, Позгалев Вячеслав Евгеньевич, губернатор
278. Администрация Ханты-Мансийского автономного округа, Филиппенко Александр Васильевич, губернатор
279. Администрация Тюменской области Собянин Сергей Семенович, губернатор
280. Администрация Ямало-Ненецкого автономного округа, Неплов Юрий Васильевич, губернатор
281. Администрация Кемеровской области, Тулеев Аман-Гельды Молдагазыевич, губернатор
282. Администрация Таймырского автономного округа, Бударгин Олег Михайлович, губернатор
283. Администрация Республики Хакасия, Лебедь Алексей Иванович, президент
284. Администрация Красноярского края, Хлопонин Александр Геннадьевич, губернатор
285. Администрация Новосибирской области, Толоконский Виктор Александрович, губернатор
286. Администрация Республики Тыва (Тува), Ооржак Шериг-Оол Дивижикович, президент
287. Администрация Эвенкинского автономного округа, Золотарев Борис Николаевич, губернатор
288. Администрация Иркутской области, Говорин Борис Александрович, губернатор
289. Администрация Усть-Ордынского бурятского автономного округа, Малеев Валерий Геннадьевич, губернатор
290. Администрация Агинского бурятского автономного округа, Жамсуев Баир Баясхаланович, губернатор
291. Администрация Читинской области, Генатулин Равиль Фаритович, губернатор
292. Администрация Амурской области, Коротков Леонид Викторович, губернатор
293. Администрация Еврейской автономной области, Волков Николай Михайлович, губернатор
294. Администрация Приморского края, Дарькин Сергей Михайлович, губернатор
295. Администрация Хабаровского края, Ишаев Виктор Иванович, губернатор
296. Администрация Магаданской области, Дудов Николай Николаевич, губернатор
297. Администрация Чукотского автономного округа, Абрамович Роман Аркадьевич, губернатор
298. Администрация Камчатской области, Машковцев Михаил Борисович, губернатор
299. Администрация Сахалинской области, Малахов Иван Павлович, губернатор
300. Администрация Московской области, Громов Борис Всеволодович, губернатор
301. Комитет по делам молодежи Московской области, Бойко Юрий Тимофеевич, председатель комитета
302. Энергетический комитет Московской области, Чичеров Евгений Алексеевич, председатель комитета
303. Правительство Москвы, Лужков Юрий Михайлович, мэр
304. Правительство Москвы, Шанцев Валентин Павлович, вице-мэр
305. Департамент науки и промышленной политики г. Москвы, Кезин Николай Петрович, Начальник отдела
306. Комитет по делам семьи и молодежи Правительства Москвы, Пильщиков Олег Евгеньевич, председатель
307. Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Христенко Виктор Борисович, министр
308. Министерство обороны, Иванов Сергей Борисович, министр
309. Министерство образования и науки Российской Федерации, Фурсенко Андрей Александрович, министр
310. Министерство транспорта Российской Федерации, Левитин Игорь Евгеньевич, министр
311. Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации, Греф Герман Оскарович, министр
312. Федеральное агентство по промышленности Алешин Борис Сергеевич, руководитель
313. Федеральное агентство по науке и инновациям, Мазуренко Сергей Николаевич, руководитель
314. Федеральное агентство по образованию, Балыхин Григорий Артемович, руководитель
315. Федеральное агентство воздушного транспорта, Шипиль Николай Владимирович, руководитель
316. Совет Федерации РФ, Миرون Сергей Михайлович, председатель
317. Полномочный представитель президента Российской Федерации в Центральном федеральном округе, Полтавченко Георгий Сергеевич
318. Полномочный представитель президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе, Клебанов Илья Иосифович
319. Полномочный представитель президента в Сибирском федеральном округе, Квашин Анатолий Васильевич
320. Полномочный представитель президента в Приволжском федеральном округе, Кириенко Сергей Владиленович
321. Полномочный представитель президента Российской Федерации в Южном федеральном округе, Козак Дмитрий Николаевич
322. Полномочный представитель президента в Уральском федеральном округе, Латышев Петр Михайлович
323. Полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе, Пуликовский Константин Борисович
324. Комитет Государственной Думы РФ по законодательству, Крашенинников Павел Владимирович, председатель комитета
325. Комитет Государственной Думы РФ по бюджету и налогам, Жуков Александр Дмитриевич, председатель комитета
326. Комитет Государственной Думы РФ по кредитным организациям и финансовым рынкам, Зубов Валерий Михайлович, председатель комитета
327. Комитет Государственной Думы РФ по экономической политике и предпринимательству, Томчин Григорий Алексеевич, председатель комитета
328. Комитет Государственной Думы РФ по собственности, Плескачевский Виктор Семенович, председатель комитета
329. Комитет Государственной Думы РФ по энергетике, транспорту и связи, Катренко Владимир Семенович, председатель комитета
330. Комитет Государственной Думы РФ по промышленности, строительству и наукоёмким технологиям, Шакум Мартин Люцианович, председатель комитета
331. Комитет Государственной Думы РФ по труду и социальной политике, Селиванов Андрей Владимирович, председатель комитета
332. Комитет Государственной Думы РФ по обороне, Николаев Андрей Иванович, председатель комитета
333. Комитет Государственной Думы РФ по безопасности, Гуров Александр Иванович, председатель комитета
334. Комитет Государственной Думы РФ по международным делам, Рогозин Дмитрий Олегович, председатель комитета
335. Комитет Государственной Думы РФ по делам федерации и региональной политике, Гришин Виктор Иванович, председатель комитета
336. Комитет Государственной Думы РФ по делам СНГ и связям с соотечественниками, Пастухов Борис Николаевич, председатель комитета
337. Комитет Государственной Думы РФ по информационной политике, Ветров Константин Владимирович, председатель комитета
338. Комитет Государственной Думы РФ по образованию и науке, Шишлов Александр Владимирович, председатель комитета
339. Комитет Государственной Думы РФ по делам женщин, семьи и молодежи, Горячева Светлана Петровна, председатель комитета
340. Комитет Государственной Думы РФ по делам ветеранов, Куликов Виктор Георгиевич, председатель комитета
341. Комиссия ГД РФ по защите прав инвесторов, Генералов Сергей Владимирович, председатель комитета
342. Комиссия ГД РФ по проблемам устойчивого развития, Залиханов Михаил Чоккаевич, председатель комиссии
343. Комиссия ГД РФ по вопросам профилактики безнадзорности, беспризорности и наркомании среди несовершеннолетних и молодежи, Лекарева Вера Александровна, председатель комиссии
344. Комиссия ГД РФ по геополитике, Шабанов Александр Александрович, председатель комиссии
345. Комиссия ГД РФ по рассмотрению расходов федерального бюджета, направленных на обеспечение обороны и госбезопасности РФ, Гуров Александр Иванович, Сопредседатель комиссии
346. Комиссия ГД РФ по проблемам разрешения трудовых споров и конфликтов на предприятиях, Исаев Андрей Константинович, председатель комиссии
347. Комиссия ГД РФ по проблемам реструктуризации, несостоятельности (банкротства) и ликвидации кредитных организаций, Тарачев Владимир Александрович, председатель комиссии
348. Комиссия ГД РФ по проблемам народонаселения, Герасименко Николай Федорович, председатель комиссии
349. Комиссия ГД РФ по вопросам выпуска телевизионной передачи "Парламентский час", Комиссаров Валерий Яковлевич, председатель комиссии
350. Межпарламентская группа РФ, Селезнев Геннадий Николаевич, Сопредседатель группы
351. Полпред президента РФ в Госдуме, Котенков Александр Алексеевич,
352. Полпред Правительства РФ в Госдуме, Логинов Андрей Викторович,
353. Бюджетно-финансовая комиссия Московской городской Думы, Антонов Игорь Евгеньевич, председатель комиссии
354. Комиссия по законодательству Московской городской Думы, Семенников Александр Григорьевич, председатель комиссии
355. Комиссия по предпринимательству Московской городской Думы, Волков Виктор Алексеевич, председатель комиссии
356. Комиссия по социальной политике Московской городской Думы, Драгушкина Зинаида Федоровна, председатель комиссии
357. Комиссия по экономической политике Московской городской Думы, Рукина Ирина Михайловна, председатель комиссии
358. Комиссия по безопасности Московской городской Думы, Святенко Инна Юрьевна, председатель комиссии
359. Комиссия по социально-трудовым отношениям и занятости Московской городской Думы, Антонов Михаил Иванович, председатель комиссии
360. Комиссия по науке и технологиям Московской городской Думы, Балашов Евгений Борисович, председатель комиссии
361. Комиссия по делам ветеранов Московской городской Думы, Ковалев Александр Михайлович, председатель комиссии
362. Комиссия по образованию Московской городской Думы, Бунимович Евгений Абрамович, председатель комиссии
363. Комиссия по межпарламентским связям Московской городской Думы, Крутов Александр Николаевич, председатель комиссии
364. Посольство Республики Казахстан в Российской Федерации, Кушербаев Крымбек Елеуович, посол
365. Посольство Республики Беларусь в Российской Федерации, Владимир Григорьев, посол
366. Посольство Республики Таджикистан в Российской Федерации, Сафаров Сафар Гаирович, посол
367. Посольство Молдавии, Владимир Цуркан, посол
368. Посольство Армении, Смбалян Армен, посол
369. Посольство Грузии, Валерий Ченелашвили, посол
370. Посольство Туркменистана, Халназар Агаханов, посол
371. Посольство Узбекистана, Бахтиёр Анварович Исламов, посол
372. Центр анализа стратегий, Пухов Руслан Николаевич, директор Центра
373. Института экономики РАН, Дмитрий Евгеньевич Сорокин, и.о. директора института
374. Центр анализа стратегий и технологий, Константин Макиенко, Эксперт Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ)
375. Государственный университет, Высшая школа экономики, Шохин Александр Николаевич, президент ВШЭ
376. Strategica Группа "Про-Инвест", Идрисов Александр, управляющий партнер
377. Strategica Группа "Про-Инвест", Ованесов Александр, партнер компании
378. Российское агентство по системам управления, Козлов Геннадий Викторович, генеральный директор
379. Проект "Делфи-2", Эндрю Шеридан, руководитель проекта
380. A. T. Kearney, Корж Руслан, директор
381. Accenture, Евгения Хохлова, координатор отдела маркетинга
382. Deloitte & Touche, Майкл Болан, директор группы SAP департамента управленческого консультирования
383. Ernst & Young, Ивлев Александр, партнер компании
384. GМС (General Management Consulting Services), Константин Левин, бизнес-директор

# МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ ПРЕЗЕНТАЦИИ

Мультимедийные презентации – это современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества Вашего бизнеса до потенциальных клиентов, партнеров и инвесторов.

Компьютерное "оживление" графики в сочетании с видео-эффектами, музыкой, живым голосом диктора и возможностью для зрителя влиять на сюжет – эти возможности предоставляет современная мультимедийная презентация.

Победитель и призер ведущих конкурсов российских рекламистов ПРОФИ'04 и XIV Московский Международный Фестиваль Рекламы в 2004 г. Интернет-лаборатория "Ксан" специализируется на профессиональной разработке и изготовлении мультимедийных презентаций.

Среди клиентов ИЛ "Ксан" – Microsoft, Билайн, Mercedes Benz, Ernst & Young, SAP AG, R-Style, Hewlett-Packard, Газпром, «Транспутемаш» и другие российские и зарубежные компании.

Контактная информация:  
Тел. (095) 965-09-48, 461-13-18, 461-71-31  
Факс: (095) 965-09-48  
Интернет-сайт:  
[www.ksan.ru](http://www.ksan.ru)  
e-mail: [info@ksan.ru](mailto:info@ksan.ru)

385. IBS, Письменный Михаил Семенович, директор по маркетингу

386. iFIRST, Прижимов Валерий Георгиевич, генеральный директор

387. KPMG Moscow, Мария Петровская, руководитель отдела маркетинга

388. SAP AG, Вольпе Борис, директор по маркетингу

389. Siemens Business Services, Пижонкова Варвара Тенгизовна, менеджер по стратегическому маркетингу

390. Sterling Group, Зайцева Людмила Валентиновна, руководитель отдела рекламы и маркетинга

391. Stins Coman, Шишкина Алена, руководитель департамента маркетинга

392. Top Business Integrator, Глебов Борис Васильевич, директор по маркетингу

393. Powersoft, Сурду Максим, глава российского представительства

394. Росэкспертиза, Козлов Александр, генеральный директор

395. 2K Аудит - Деловые Консультации, Касьянова Тамара Александровна, генеральный директор

396. БДО Юникон, Дубинский Андрей, генеральный директор

397. РОСБАНК, Клишас Андрей Александрович, генеральный директор

398. Национальный резервный банк (НРБ), Кудимов Юрий Александрович, президент

399. МДМ-БАНК, Мельниченко Андрей Игоревич, председатель Совета директоров

400. ГАЗПРОМБАНК, Миллер Алексей Борисович, председатель Совета директоров

401. ПРОМСВЯЗЬБАНК, Левковский Александр Анатольевич, президент

402. ОАО "УРАЛСИБ", Ахундов Фуад Намикович, председатель Правления

403. БАНК "ЗЕНИТ", Соколов А.А., председатель Правления

404. ПЕТРОКОММЕРЦ, Никитенко Владимир Николаевич, президент

405. БАНК АВАНГАРД, Миновалов Кирилл Вадимович, президент

406. ИМПЭКСБАНК, Исаев Ю.О., президент

407. БАНК БИН, Шишханов Михаил Османович, президент

408. ЗАПСИБКОМБАНК, Горицкий Дмитрий Юрьевич, президент

409. РУССКИЙ СТАНДАРТ, Тарико Рустам Васильевич, председатель Совета директоров

410. ОРГРЭС-БАНК, Коган Игорь Владимирович, председатель Правления

411. БАНК ТРАСТ, Юров Илья Сергеевич, председатель Совета директоров

412. ЧЕЛИНДБАНК, Долинин Александр Васильевич, председатель Совета директоров

413. СУРГУТНЕФТЕГАЗБАНК, Непомнящих Евгений Викторовна, председатель Правления

414. ПРОБИЗНЕСБАНК, Леонтьев Сергей Леонидович, президент

415. СДМ-БАНК, Ландсман Анатолий Яковлевич, председатель Правления

416. БАНК СЕВЕРНАЯ КАЗНА, Волчик Андрей Валерьевич, председатель Правления

417. БАНК, СОЮЗ, Лоусон Спурт Макс, председатель Правления

418. БАНК МЕНАТЕП СПб, Коляда Олег Ростиславович, председатель Правления

419. БАНК МОСКВЫ, Бородин Андрей Фридрихович, президент

420. ОАО "Международный банк Санкт-Петербурга", Сергей Викторович Бажанов, президент

421. УРАЛВНЕШТОРГБАНК, Пупкова Татьяна Алексеевна, президент

422. РУССКИЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ БАНК, Пономаренко Александр Анатольевич, председатель Совета директоров

423. АКБ "МБРР" (ОАО), Пономарев Юрий Валентинович, председатель Совета директоров

424. БАНК "КЕДР", Гришко Николай Александрович, председатель Совета директоров

425. БАЛТИНВЕСТБАНК, Рыдник Юрий Евгеньевич, председатель Совета директоров

426. САРОВБИЗНЕСБАНК, Тырсына Людмила Викторовна, председатель Правления

427. ИНТЕРПРОМБАНК, Киреев Сергей Николаевич, председатель Правления

428. БАНК ВОЗРОЖДЕНИЕ, Орлов Дмитрий Львович, председатель Правления

429. Уральский банк реконструкции и развития Родин Валерий Николаевич, председатель Совета директоров

430. ГУТА-БАНК, Кузовлев Михаил Валерьевич, председатель Правления

431. ЗАО "Международный Промышленный Банк", Берг Вос, председатель Совета директоров

432. Межрегиональный инвестиционный банк, Кругляков Игорь Владимирович, председатель Совета директоров

433. Ассоциация российских банков (АРБ), Гарегин Тосунян, президент

434. Газета "Финансовые Известия", Владимир Бородин, главный редактор

435. Редакция "АвиаТорг.Ru", Пантелеев Олег Константинович, главный редактор

436. РАМИ "РИА Новости", ФГУП, Ильшаенко Андрей Витальевич, главный редактор

437. "Лента.Ру", ЗАО, Тимченко Галина Викторовна, главный редактор

438. Информационное агентство АРС-ТАСС, Новичков Н.Н., главный редактор

439. Информационное агентства "Росбалт", Татьяна Чеснокова, главный редактор

440. Газета "Военно-промышленный курьер", Игорь Коротченко, главный редактор

441. Газета "Ведомости", Татьяна Лысова, главный редактор

442. "Газета.Ру", ООО, Владислав Бородулин, главный редактор

443. Газета "Коммерсантъ", Стукалин Александр, главный редактор

444. Редакция "Независимой газеты", ЗАО, Татьяна Кошкарева, главный редактор

445. Информационное агентство "АК&М", Ларькина Зоя Эдуардовна, генеральный редактор

446. Информационное телеграфное агентство России (ИТАР-ТАСС) Игнатенко Виталий Никитич, генеральный редактор

447. Газета "Московский комсомолец", Гусев Павел Николаевич, главный редактор

448. Политический журнал, Константин Михайлов, главный редактор

449. Газета. Gzt.Ru, Михаил Михайлин, главный редактор

450. Вести.Ru, Ахметжанов Марат Ирфанович, главный редактор

451. Страна.Ru, Юлия Панфилова, главный редактор

452. Журнал "Аэропорты. Прогрессивные технологии", Васильев Николай Борисович, главный редактор

453. Журнал "Авиатранспортное обозрение" (АТО), Алексей Комаров, главный редактор

454. Авиационно-космический журнал "Авиаланорама", Тимофей Забалув, главный редактор

455. Киянский Тимофей Николаевич, конструктор

456. АК "Транснефть", ОАО, Семен Вайншток, президент

457. "Сибкомплектмонтаж", ОАО, Кель Василий Федорович, генеральный редактор

458. "Стройтрансгаз", ОАО, Лоренц Виктор Яковлевич, президент

459. "РАО Роснефтегазстрой", ОАО, Мазур Иван Иванович, президент

460. "Трубодеталь", ОАО Недоспасов Лев Александрович, генеральный редактор

461. "Севергазстрой", ОАО, Сибирев Александр Владимирович, генеральный редактор

462. "Южтрубопроводстрой", ОАО, Ядлос Тарас Михайлович, генеральный редактор

463. "Конструкторское бюро химавтоматики" (КБХА), ФГУП, Рачук Владимир Сергеевич, генеральный редактор

464. "Свердловский НИИ химического машиностроения", ОАО, Шевелин Борис Пиманович, генеральный редактор

465. "Газпром", ОАО, Медведев Дмитрий Анатольевич, председатель Совета директоров

466. РАО "ЕЭС России", Чубайс Анатолий Борисович, председатель Правления

467. "Российско-Арабский Деловой Совет", Гвилава Татьяна Александровна, директор

468. АФК "Система", ОАО, Ештушенков Владимир Петрович, президент

469. АФК "Система", ОАО, Новицкий Евгений Григорьевич, председатель Совета директоров

470. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), московское представительство, Лу Наумовски, представитель

471. Ассоциация "СВОСС", Морозов Андрей Геннадьевич, президент

472. "СУАП - Холдинг", ОАО, Вексельберг Виктор Феликсович, председатель Совета директоров

473. Российский Союз Нефтегазостроителей, Баталин Юрий Петрович, президент

474. Союз нефтегазопромышленников России, Шмаль Геннадий Иосифович, президент

475. "НГС-Оргпроектэкономика", ЗАО, Иванец Виктор Константинович, президент

476. Интернет-лаборатория КСАН, Роман Мандрик, исполнительный редактор

477. ОПК "Оборонпром", ЗАО, Мантуров Денис Валентинович, генеральный директор

478. "Рособоронэкспорт", ФГУП, Чemezov Сергей Викторович, генеральный директор

479. "Оборонительные системы", ОАО, Романов Андрей Борисович, генеральный директор

480. "Мотовилихинские заводы", ОАО, Костин Иван Михайлович, генеральный директор

481. "Курганский машиностроительный завод", ОАО, Брятов Александр Михайлович, генеральный директор

482. АК "СИБУР", ОАО, Рязанов Александр Николаевич, председатель Совета директоров

483. Компания "Базовый Элемент", Деригласка Олег Владимирович, председатель Совета директоров

484. Межрегиональный Фонд информационных технологий, Клишин Алексей Александрович, президент

485. "Роствертол", ОАО, Слюсарь Борис Николаевич, генеральный директор

486. Российская авиация - SVAVIA.RU, Ушаков Михаил Анатольевич, соавтор проекта

487. Страховая группа "АВИКОС-АФЕС", Устименко Н.П., президент

488. Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП), Науменко Павел Олегович, генеральный директор

489. Верхнесалдинское Металлургическое Производственное Объединение (ВСМПО), Тетюхин Владислав Валентинович, генеральный директор

490. Федеральная служба по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам, Симонов Б.П., руководитель

491. Российская академия наук, Осипов Юрий Сергеевич, президент

492. НПО "Сатурн", Любовь Калинин, руководитель пресс-службы

493. Одинцовский Гуманитарный Университет, Русин Игорь Иванович, ректор

494. Самарский Государственный Аэрокосмический Университет, кафедра КИПДЛА, Фалалеев Сергей Викторович, заведующий кафедрой

495. Самарский Государственный Аэрокосмический Университет, кафедра КИПДЛА, Панин Евгений Александрович, доцент

496. Газтурбосервис, ОАО, Немков Владимир Алексеевич, директор

497. Лизинговая компания "Ильющин Финанс Ко" (ИФК), Александр Рубцов, генеральный директор

498. Лизинговая компания "Ильющин Финанс Ко" (ИФК), Андрей Деркач, и. о. председателя Совета директоров

499. Тюменские авиадвигатели, ЗАО, Золотухин Сергей Илларионович, директор

500. "МСЗ-Салют", ЗАО, Дзюба В.И., генеральный директор

501. "Тюменские моторостроители", ОАО, Шагусланов Генрих Хадыевич, технический директор, главный инженер

502. "Тюменские моторостроители", ОАО, Лобанов Виктор Степанович, главный конструктор

503. "Тюменские моторостроители", Неживых Александр Васильевич, директор ООО "Холдинг-центр ТМ"

**Выпуск бюллетеня осуществлен при финансовом содействии  
Некоммерческой организации «Фонд авиационно-космических технологий»**