

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 3 (15), март 2006 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

Бюллетень издается с целью содействия деятельности в сфере образования, науки, культуры, просвещения, личностного развития всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением.

Рег.№ 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода -
1 раз в месяц
Тираж: 1100 экз.

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

моб. тел. в Москве:
8-903-153-68-18
e-mail:
bull@as-club.ru
web-страница:
www.as-club.ru/bull

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

тел. (495) 685-19-30
(495) 685-26-30
e-mail:
info@as-club.ru
www.as-club.ru

Офис Клуба: 127015
Москва, Бутырская ул., дом
46, стр. 1

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	31
ОБЗОР ПРЕССЫ	41
ИНТЕРВЬЮ	76
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

Бюллетень Клуба авиастроителей рассылается более чем 1000 VIP-адресатам, среди которых руководители и ведущие специалисты промышленных предприятий, научно-исследовательских организаций, вузов, эксперты в области экономики и финансов.

Бюллетень получают руководители Торгово-промышленных палат, промышленных Союзов и Ассоциаций, профильных комитетов Государственной Думы РФ, Совета Федераций, Московской городской Думы, Администрации субъектов Федерации, Правительство Москвы, Правительство РФ, Министерства РФ, Администрация Президента РФ, Полномочные представители Президента в федеральных округах.

Полный список адресатов Бюллетеня Клуба авиастроителей читайте в Интернет на сайте Клуба: www.as-club.ru/bull

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

Заполните **ЗАЯВКУ**, и мы Вам оформим подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей.

подробности
на **93**
стр.



ДВИГАТЕЛИ 2006 IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

подробности
на **47**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ОАК: перед взлетом	3	Серийный авиазавод в Воронеже может быть перепрофилирован на строительство региональных самолетов	12
Христенко заверил Путина, что создание ОАК позволило преодолеть кризис в авиапроме	3	В марте в ГСС будет введен в эксплуатацию пилотажный стенд самолетов семейства RRJ	12
Владимир Путин согласился с предложением назначить Алексея Федорова главой Объединенной авиастроительной корпорации	4	В Комсомольске-на-Амуре началась сборка панелей центроплана первого самолета RRJ	13
Депутат Госдумы Александр Лебедев: Назначение Алексея Федорова руководителем ОАК - лучший вариант для российского авиапрома	4	Производство авиалайнеров Ту-334 в Татарстане возможно при участии зарубежных инвесторов	13
Игорь Левитин предлагает освободить российских производителей авиационной техники от уплаты НДС	4	Омский Ан-3 разлетится по миру	13
Монополизм способен разрушить российский авиапром, считают в Федеральном агентстве по промышленности	5	Новый виток сотрудничества "Газпрома" и "Пермских моторов"	14
Нельзя перекладывать на ОАК все проблемы отечественного авиапрома	5	Завод им. В.Я. Климова протягивает руку малому бизнесу	14
Военно-промышленный кабинет	6	Число новых российских самолетов сокращается	14
Заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности посетил ФГУП "Завод им. Климова"	6	Первая серия Антонова	15
В ТПП прошло заседание "Основные итоги работы авиаотрасли в 2005 году"	7	"Воздушные транспортные системы", возможно, закупит около 250 самолетов у НАЗ "Сокол"	15
Татарстан требует доли	8	Самолет Ан-148 получит сертификат типа во втором квартале текущего года	16
Авиастроители КНААПО ищут пути вывода предприятия из прорыва	8	"ВСМПО-АВИСМА" сможет обеспечить потребности российского авиапрома, не потеряв зарубежных заказов	16
Небесная льгота	9	Суд усомнился в намерениях "Реновы" снять арест с акций ВСМПО	16
Болгария заключила контракт с корпорацией МиГ на \$48 млн.	9	"Домодедовские авиалинии" требуют оплатить простой Ил-96	17
Российский авиапром будет производить продукцию для Airbus на сумму \$120 млн. в год	10	ТАНТК займет денег на разведчика	17
"Авиакор" не вошел в ОАК	10	"Аэрофлот" купит 30 самолетов RRJ	17
Верховный суд Нью-Йорка встал на сторону "Реновы"	10	Полезная для скидок статистика	18
Правительство РФ создает подкомиссию по сотрудничеству с Китаем в области гражданской авиации и авиастроения	11	Куба получит еще пять российских самолетов	18
Только два уральских завода сохранили возможность экспортировать запчасти за границу	11	Рособоронэкспорт ведет переговоры о покупке пакета акций ВСМПО-Ависма	18
Первое нижегородское авиатакси прибыло в Москву	11	"Аэрофлоту" предложено отказаться от Ил-96-300	19
Открыт Центр разработки программного обеспечения для самолетов RRJ	12	В ЗАО "Авиастар-СП" принят колдоговор на 2006-2007 гг.	19
Компания "Гражданские самолеты Сухого" начала совместную работу с российскими организациями по техническому обслуживанию самолетов	12	Как русский "Ил" Кубу покорило	20
		"Трансаэро" ожидает поступления самолетов Ту-214 после августа	20

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за март 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ОАК: ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ

Правительством РФ согласован и одобрен план по формированию Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), рассчитанный на 2006-2007 гг., сообщил глава Минпромэнерго Виктор Христенко в понедельник на встрече Президента РФ с членами правительства. Он подчеркнул, что к 2015 г. объем инвестиций из всех источников в ОАК должен составить порядка 20 млрд. долл.

"Мы рассчитываем, что за 10 лет объем авиастроительного бизнеса в России должен увеличиться в три раза - с 2-2,5 млрд. до 7-8 млрд. долл. к 2015 году", - отметил В. Христенко. Как заявил министр, перед корпорацией ставится задача выйти на глобальный международный рынок, увеличив на нем долю российской гражданской и транспортной авиации до 15-20%. Президент РФ Владимир Путин заявил, что процесс формирования Объединенной авиастроительной корпорации не должен отразиться на текущей внешнеэкономической деятельности авиастроительных компаний, которые в нее войдут. Со своей стороны глава Минпромэнерго Виктор Христенко заверил

главу государства, что правительством подготовлены изменения в законодательство, которые позволят снять такие риски. Он также сообщил, что все приоритетные проекты и контракты выведены на специальный график работ. Министр пояснил, что речь идет, в частности, о проекте создания российского регионального самолета, а также боевого самолета пятого поколения.

"Эти проекты имеют четкую привязку по времени выполнения и обеспечены инвестициями со стороны государства в трехлетнем финансовом плане", - сказал В. Христенко.

Премьер-министр РФ Михаил Фрадков предложил кандидатуру главы РСК "МиГ" Алексея Федорова на пост руководителя создаваемой ОАК. По мнению премьер-министра, выдвижение А. Федорова "будет оправданно и с точки зрения того опыта, которым он обладает, и учитывая нагрузку "МиГа" в этой корпорации".

источник: газета "Красная звезда"
07.03.06

ХРИСТЕНКО ЗАВЕРИЛ ПУТИНА, ЧТО СОЗДАНИЕ ОАК ПОЗВОЛИЛО ПРЕОДОЛЕТЬ КРИЗИС В АВИАПРОМЕ

Министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко проинформировал Путина о том, что выход указа президента о создании ОАК позволил активизировать работу по всем направлениям. "Мы имеем согласованный и одобренный план формирования корпорации и ее развития на 2006-2007 годы", сказал министр. "Мы также полностью согласовали стратегию развития авиапрома до 2015 года, которая направлена в правительство", - добавил он.

Христенко пояснил, что уточнены некоторые федерально-целевые программы, а также подготовлены проекты документов и изменений законодательства в этой сфере. "Несмотря на масштабные организационные изменения, предстоящие в ближайшие годы, все приоритетные проекты авиапромышленности, такие как создание российского регионального самолета и боевого самолета пятого поколения, выведены на специальный график работ", - добавил Христенко.

Министр подчеркнул, что до 2015 г. объем инвестиций в авиационную промышленность должен составить \$20 млрд. "Рассчитываем, что за 10 лет и объем бизнеса увеличится в три раза - \$7-8 млрд. к 2015 году", - добавил он. "Мы рассчитываем, что сек-

тор гражданского самолетостроения увеличится в 7 раз, а доля российской гражданской авиации достигнет 15-20%", - сказал Христенко. "Тот набор мер, который подготовлен, позволяет предположить, что кризис в авиапроме преодолен", - заявил Христенко.

Путин обратил внимание министра на то, что вопросы деятельности компаний, которые войдут в корпорацию, должны быть рассмотрены отдельно. "У некоторых коллег есть опасения, согласно которым у этих компаний при объединении в корпорацию, могут быть изъяты права на ведение внешнеэкономической деятельности", - пояснил президент.

Христенко ответил, что этот вопрос проработан. До начала объединения такой риск для компаний исключен, а на период после объединения он будет закрыт специальными документами, которые уже подготовлены. "Мы уже подготовили проект указа, который позволит снять такие риски", - заявил он. "Продумайте это, нужно заранее отрегулировать эту проблему", - поручил Путин. Об этом сообщает ИТАР-ТАСС.

источник: газета "Известия"
06.03.06

ВЛАДИМИР ПУТИН СОГЛАСИЛСЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ НАЗНАЧИТЬ АЛЕКСЕЯ ФЕДОРОВА ГЛАВОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

Владимир Путин согласился с предложением Михаила Фрадкова назначить генерального директора РСК "МиГ" Алексея Федорова на пост руководителя Объединенной авиастроительной корпорации.

"Мы предлагаем, что заместителем Виктора Христенко по правительственной комиссии по интеграции авиастроительного комплекса и потенциальным руководителем ОАК, в перспективе, когда она будет зарегистрирована, может быть назначен Алексей Федоров, который сегодня является генеральным директором "МиГ", - сообщил Фрадков на совещании президента с членами правительства.

Президент России Владимир Путин 21 февраля подписал Указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации. ОАК должна сконцентрировать все активы самолетостроения, включая НПК "Иркут", РСК "МиГ", АХК "Сухой", АК "Ильюшин", и ОАО "Туполев". Доля государства составит ориентировочно 55-60%.

Намерение российских властей создать ОАК анонсировал 22 февраля 2005 г. на президиуме Госсовета министр промышленности и энергетики Виктор Христенко. "Наша цель - вхождение в пятерку ведущих мировых игроков, получение выручки минимум в 6 млрд. дол., в перспективе - 8 млрд.", - заявил он.

На встрече с Владимиром Путиным 20 сентября прошлого года глава Минпромэнерго Виктор Христенко сообщил, что подготовка пакета документов по созданию ОАК "находится на завершающей стадии". Правительство в конце сентября прошлого года рас-

смотрело стратегию развития авиационной промышленности. По словам Христенко, стратегия - "документ, который вобрал в себя все элементы десятилетней программы развития авиационной промышленности". "Он позволит создать условия для выхода из кризиса, сохранения российского авиастроения как компетентного интегратора, начиная от конструирования, производства до запуска самолетов в серию", - заключил он.

В ноябре 2005 г. Минпромэнерго РФ направило в правительство РФ пакет нормативных актов, определяющих процесс создания ОАК. На первом этапе в уставный капитал ОАК планируется внести: 100% акций компании "Сухой", 86% акций - АК "Ильюшин", 65,8% акций - ОАО "Туполев", 38% акций Нижегородского авиастроительного завода "Сокол", 25,5% акций Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю. Гагарина, 25,5% акций Новосибирского авиационного производственного объединения имени В.Чкалова, 15% акций внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт", 58% акций Финансовой лизинговой компании и 38% акций "Ильюшин Финанс Ко".

К числу других мероприятий в рамках формирования ОАК относятся акционирование государственных унитарных предприятий РСК "МиГ" и "Казанское авиационное производственное объединение имени С. Горбунова" (КАПО) в 100-процентные государственные акционерные общества.

*источник: АРМС-ТАСС
06.03.06*

ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ АЛЕКСАНДР ЛЕБЕДЕВ: НАЗНАЧЕНИЕ АЛЕКСЕЯ ФЕДОРОВА РУКОВОДИТЕЛЕМ ОАК - ЛУЧШИЙ ВАРИАНТ ДЛЯ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА

Назначение генерального директора "МиГ" Алексея Федорова руководителем Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) стало бы лучшим кадровым вариантом для авиастроительной отрасли. Такое мнение высказал сегодня президент Национального инвестиционного совета, депутат Госдумы от "Единой России" Александр Лебедев.

"Федоров очень хорошо понимает, что поставить на ноги наш авиапром, особенно его гражданскую составляющую, невозможно без настоящего партнерства государства и бизнеса", - сказал депутат в интервью ИТАР-ТАСС. "Будем надеяться, что подходы руко-

водства ОАК к развитию отрасли позволят должным образом использовать имеющийся у России потенциал для развертывания конкурентоспособного производства как боевой, так и гражданской авиатехники", - подчеркнул Лебедев.

Кандидатуру гендиректора "МиГ" Федорова на пост руководителя ОАК предложил премьер-министр Михаил Фрадков на сегодняшнем совещании президента с членами правительства в Кремле. Глава государства согласился с этой кандидатурой.

*источник: ИТАР-ТАСС
06.03.06*

ИГОРЬ ЛЕВИТИН ПРЕДЛАГАЕТ ОСВОБОДИТЬ РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ ОТ УПЛАТЫ НДС

6 марта 2006 г., на заседании Коллегии Федерального агентства воздушного транспорта РФ, министр транспорта Игорь Левитин предложил освободить российских производителей авиационной техники от уплаты НДС.

Большинство авиакомпаний сейчас не могут себе позволить приобретение новой техники, поэтому, несмотря на высокие ввозные пошлины, они всё чаще обращают внимание на вторичный западный рынок. Сложилась ситуация, при которой нас может захлестнуть поток 'подержанных иномарок'. Для недопущения такой ситуации, министр транспорта

предложил освободить российских производителей авиационной техники от уплаты НДС, а также отменить НДС и пошлины на ввоз новых самолетов тех типов, которые не производятся в России.

'Кризис в авиапроме стал угрожать национальной безопасности России' - сказал Игорь Левитин. По словам министра, из пяти тысяч эксплуатируемых в России воздушных судов 50% годятся только на запчасти.

*источник: AVIA.RU
06.03.06*

МОНОПОЛИЗМ СПОСОБЕН РАЗРУШИТЬ РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ, СЧИТАЮТ В ФЕДЕРАЛЬНОМ АГЕНТСТВЕ ПО ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Монополистическая практика поставщиков материалов и комплектующих способна разрушить российский авиапром, считает начальник управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности Евгений Горбунов.

"Удельный вес материалов и комплектующих в цене российского лайнера доходит сегодня до 70%, а в 2008 году, если не переломить тенденцию, показатель может реально подняться до 90%, что будет означать фактическую потерю авиационной промышленности", - сказал Евгений Горбунов корреспонденту "ФК-Новости". Следует начать жестко применять против таких поставщиков антимонопольные меры, заявил он. На вопрос корреспондента "ФК-Новости", что реально можно сделать сегодня, когда монополистам по закону грозят, в сущности, лишь копейные штрафы, а принятие нового полноценного антимонопольного закона второй год тормозится парламентариями, Евгений Горбунов ответил так: "Речь идет о жизнеспособности важнейшей стратегической отрасли, следовательно, способы повлиять на поставщиков монополистов найдутся".

Горбунов не стал прямо отвечать на вопрос, не идет ли речь об "административном ресурсе". Он сказал: "В сущности, сейчас в отрасли ситуация с монопо-

листами напоминает стремление собрать урожай картошки сразу после сева. Так быть не должно, это незаконно, за это надо наказывать, и будут наказывать". По словам Горбунова, сегодня от подписания контракта на постройку самолета и до передачи его заказчику проходит до 18 месяцев. За это время цены на комплектующие и материалы вырастают на 40-60%. "Бывало, что в итоге полученных по контракту денег не хватало на оплату использованной электроэнергии", - отметил он. Он связывает серьезные надежды с созданием в соответствии с недавним указом Президента РФ объединенной авиационной корпорации - в ее состав войдут ведущие российские авиационные производители, а контрольный пакет акций будет у государства. Это, возможно, последний шанс для возрождения российского авиапрома, полагает Горбунов. "Мы получаем важную, в том числе и финансовую, поддержку государства. Но при этом важнейшим условием выживания и дальнейшего развития являются, как в развитых государствах, стабильные, прогнозируемые цены на материалы и комплектующие. Без этого возрождение российского авиастроения невозможно", - снова подчеркнул он.

*источник: ИА "ФК - новости"
01.03.06*

НЕЛЬЗЯ ПЕРЕКЛАДЫВАТЬ НА ОАК ВСЕ ПРОБЛЕМЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАПРОМА

Нельзя перекладывать на Объединенную авиационную корпорацию (ОАК) все проблемы отечественного авиапрома. Такое мнение на расширенном заседании комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса высказал депутат Госдумы РФ Александр Белоусов.

По мнению Белоусова, правительство в рамках государственной промышленной политики должно отвечать за то, как будет развиваться отечественная авиационная промышленность. Депутат напомнил, что на проходивших в конце прошлого года парламентских слушаниях о состоянии и перспективах развития отечественного авиапрома подчеркивалось критическое положение этой области промышленности. Принятый по результатам слушаний документ, по словам Белоусова, "получился достаточно жестким". "Российский авиапром находится в глубоком системном кризисе, последствия уже через несколько лет могут стать необратимыми. Ситуацию, сложившуюся в его гражданском секторе, уже сегодня следует признать критической", - говорится в рекомендациях парламентских слушаний.

Подписание президентом Владимиром Путиным указа о создании ОАК снимает ряд вопросов, содержащихся в этом документе, однако многие проблемы остаются по-прежнему актуальными.

Первая проблема - это финансирование. В 2005 году были предприняты меры по поддержке авиапрома. Бюджетное финансирование ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России" в прошлом году увеличилось в полтора раза. Кроме того, по итогам расходования бюджетных средств удалось получить 800 млн. руб. дополнительных средств. На 2006 г. этот показатель ожидается на уровне 2 млрд. руб. - если, конечно, госбюджет первого полугодия

будет хорошо исполнен, оговорился Белоусов. В целом государственное финансирование авиапрома в 2006 году увеличится на 183%. Однако эти изменения, хотя и носят позитивный характер, не решают проблемы в целом. "Для нормального развития объема госфинансирования должны быть увеличены", - подчеркнул депутат. Главная проблема российского авиапрома состоит в отсутствии стратегии его развития. Предварительно одобренный 20 сентября 2005 года правительством вариант "Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года" не дает системного представления ни о перспективной схеме организации авиапрома, ни о планируемой системе действий федерального органа управления авиапромом по его реформированию, ни о конкретных целях, объемах и механизмах расходования бюджетных и внебюджетных средств. По словам Белоусова, "несистемность и незавершенность этого документа признается даже его разработчиками".

Как отмечается в рекомендациях парламентских слушаний, "сложилась ситуация высокой неопределенности процессов реформирования авиапрома, в которой дальнейшие практические шаги сопряжены с рисками принятия нерациональных и даже ошибочных решений". Правительство страны не может сформулировать цели и задачи государственной политики в этой области, в его действиях прослеживается желание переложить принятие принципиальных решений по реформированию отрасли на ОАК.

Однако, по мнению Белоусова, перелом сложившейся ситуации возможен только на основе разработки адекватной стратегии развития авиационной промышленности.

*источник: газета "ВПК"
02.03.06*

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КАБИНЕТ

В российском правительстве появился третий "центр тяжести". Кроме премьер-министра Михаила Фрадкова с лояльным ему аппаратом правительства и первого вице-преьера Дмитрия Медведева с созданным специально под него тринадцатым департаментом правительства, который будет отвечать за реализацию национальных проектов, своей собственной внутриправительственной структурой обзавелся вице-премьер, министр обороны Сергей Иванов.

Вчера президент Владимир Путин подписал указ "О военно-промышленной комиссии при правительстве Российской Федерации". Отличие от прежней подобной комиссии заключается в том, что она станет постоянной и возглавлять ее будет не премьер-министр, как до сих пор, а вице-премьер, министр обороны Сергей Иванов. В составе комиссии, помимо ее руководителей, появится шесть постоянных членов - чиновников высокого уровня.

Первым заместителем г-на Иванова назначен Владислав Путилин - профессиональный военный, а также бывший заместитель Германа Грефа, курировавший в Минэкономразвития военно-техническое сотрудничество. Причем новой должности г-на Путилина придан министерский статус. По словам президента, сообщившего о новом указе на традиционной по понедельникам встрече с членами правительства, военно-промышленная комиссия должна способствовать конкурентоспособности нашей оборонки и упорядочиванию структуры гособоронзаказа.

Новый статус военно-промышленной правительственной комиссии выше министерского. Он - межведомственный. И, по сути, абсолютно выбивающийся из привычной структуры исполнительной власти, несмотря на свое рутинное название. Фактически это еще одно правительство в правительстве, которое приближает аппаратные ресурсы Сергея Иванова к аппа-

ратным ресурсам Дмитрия Медведева и делает еще более слабыми позиции премьер-министра.

С другой стороны, сразу после назначения в конце прошлого года Сергея Иванова вице-премьером и он сам, и Михаил Фрадков в один голос твердили, что именно новый "вице" станет главным куратором военно-промышленного комплекса. Так что теперь эти заявления просто официально оформлены президентским указом.

Что касается нового министра в правительстве Михаила Фрадкова, то заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко полагает, что у Сергея Иванова появился надежный и квалифицированный помощник.

"У Путилина очень хорошая репутация. Я никогда не слышал ни одного негативного отзыва о нем. Полагаю, что он будет осуществлять оперативное руководство комиссией, так как у министра обороны Сергея Иванова, который является ее руководителем, огромный круг обязанностей. На мой взгляд, нельзя исключать того, что это начало работы по созданию новой структуры управления оборонно-промышленным комплексом", - заявил г-н Макиенко "Времени новостей".

В любом случае теперь Дмитрий Медведев, который помимо нацпроектов в значительной мере курирует в правительстве и топливно-энергетический сектор, и Сергей Иванов, ставший куратором ВПК, получили административный контроль над самыми богатыми сферами российской экономики. Если учесть, что силовые министры еще с ельцинских времен подчиняются непосредственно президенту, роль премьер-министра в таком кабинете становится не слишком заметной.

*источник: газета "Время новостей"
21.03.06*

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПОСЕТИЛ ФГУП "ЗАВОД ИМ. КЛИМОВА"

Заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности (ФАП), Андрей Владимирович Дутов посетил ФГУП "Завод им. Климова" с целью ознакомления с мощностями одного из ведущих российских предприятий-разработчиков газотурбинных двигателей. В ходе встречи с руководством завода, поднимались различные вопросы развития предприятия и российской авиастроительной отрасли в целом.

Руководство предприятия в лице Генерального директора завода А. И. Ватагина, Заместителя генерального директора по экономике и финансам А. Э. Вознесенского и 1-го заместителя генерального конструктора-начальника ОКБ, А. В. Григорьева, представили результаты работы предприятия в 2005 г. Участники встречи рассмотрели основные направления деятельности завода, а также перспективы его развития. В качестве приоритетной задачи развития предприятия, А. И. Ватагин отметил дальнейшее внедрение высоких технологий и повышение эффективности работы завода за счет кооперации с партнерами по отрасли. Участники встречи обсудили необходимость запуска в производство вертолетных двигателей ВК-800. По мнению заме-

стителя руководителя Федерального агентства по промышленности, программе разработки и производства другого двигателя - ТВЗ-117, разрабатываемого ОКБ предприятия, предполагается придать статус равный статусу крупного международного проекта RRJ.

А. В. Дутов подтвердил готовность Федерального агентства по промышленности оказать всемерную поддержку заводу им. Климова, в рамках распоряжения президента РФ В. В. Путина о переносе производства комплектующих для российской авиации из Украины в Россию. Предполагается, что завод им. Климова должен организовать в России производство вертолетных двигателей ВК-2500. Заместитель руководителя агентства по промышленности подтвердил готовность федеральных властей приложить все усилия для возрождения российского авиапрома и подтвердил высокий статус завода как одного из ведущих российских предприятий авиационной отрасли.

*источник:
компания "ФГУП "Завод им. Климова"
22.03.06*

В ТПП ПРОШЛО ЗАСЕДАНИЕ "ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ АВИАОТРАСЛИ В 2005 ГОДУ"

Заседание было расширенное, и его участниками, помимо комитета Торгово-Промышленной палаты по развитию авиационно-космического комплекса, были также представители Госдумы, Международного союза авиапромышленности и ведущих самолетостроительных и авиадвигательных предприятий и КБ.

Основной лейтмотив всех выступавших - авиапромышленность в глубоком кризисе, гражданское авиастроение подошло к опасной черте "точки невозврата". Нужна государственная помощь.

Евгений Горбунов, начальник департамента авиационной промышленности Роспрома, сообщил, что в 2005 г. было выпущено всего 8 гражданских самолетов, против 13 - в 2004 г., а госзаказ незначителен. В результате практически все сборочные предприятия убыточны. Загрузка мощностей составляет 35-40%. За год на 6% сократилось количество занятых в отрасли. Средняя зарплата составила 9500 руб. в месяц.

С отрицательными финансовыми показателями закончили год 35 предприятий авиационного комплекса и 16 научных организаций. Резкое повышение цен на топливо заставляет авиакомпании закупать хотя и подержанные, но зарубежные машины - их топливная эффективность значительно выше. Как показала практика, политика предоставления преференций тем авиакомпаниям, которые закупают отечественную авиатехнику, положительных результатов не дала.

Появилась еще одна очень серьезная отрицательная составляющая, связанная с постоянным увеличением цены комплектующих. Так в среднем от подписания контракта на поставку самолета до его выпуска проходит 18-20 месяцев. За это время комплектующие дорожают на 50-70%. А в стоимостном выражении на них приходится до 70% конечной цены авиалайнера. Поэтому г-н Горбунов считает одной из важнейших задач создаваемой ОАК - найти инструменты, чтобы на ближайшие 3 года стабилизировать цену на комплектующие.

Основной вывод, который сделал г-н Горбунов: внутренний рынок узок, чтобы сделать экономически эффективным любой новый проект. Нужна широкая международная кооперация с выходом готовой продукции на мировой рынок. У государства мало рычагов воздействия, так как большинство предприятий комплекса находится в частных руках. Для этих предприятий основное - прибыль.

Николай Зеленко в своем выступлении показал на примере лизинга, что государство может пообещать деньги, даже заложить их в бюджет, но выделить их лизинговым компаниям в самом конце года. Так произошло в 2005 г., когда эти компании получили 500 млн. руб. только в декабре. В результате по этой схеме вместо 9 самолетов было построено только 6.

Депутат Госдумы Александр Белоусов сообщил, что в бюджете 2006 г. на поддержку авиапрома выделено 6 млрд. руб. Сколько будет получено реально, зависит от результатов деятельности в первом полугодии.

Что касается разработки "Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года", то над ней надо еще работать. Она не должна иметь чисто отраслевой характер и правительство не должно перекладывать решение всех проблем на ОАК. К положительным моментам депутат отнес создание рабочей группы в администрации Президента.

Вторая часть заседания была посвящена одному из узких мест, а это комплектующие. В связи с избыточными мощностями, малым заказом со стороны конечных потребителей, предприятиям "второго эшелона" надо быстрее объединяться, интегрироваться как между собой, так и с внешним миром. Необходимо также внесение изменений в законодательство, связанное с ВТС. Существующие законы поощряют монополизм в производстве комплектующих и не предусматривают сотрудничество с зарубежными странами в линейке создание - производство - продажа - эксплуатация.

Генеральный директор ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев посетовал, что цена на титан и никель в России выше, чем на Лондонской бирже. А в себестоимости авиадвигателя на долю материалов и комплектующих приходится 63% и только 7% - зарплата (на Западе всё наоборот). Сейчас ОАО создало проект семейства перспективных двигателей для гражданской авиации, принять участие в котором выразили и другие авиастроители. Но нужна поддержка государства.

По мнению генерального директора ОАО "Оборонпромкомплекс" г-на Мозгалева, в связи с покупкой американцами металлургических предприятий в Самаре и Белой Калитве и незагруженностью производств на них заказами со стороны России (сплавы для авиакосмического комплекса), они имеют полное юридическое право репрофилировать их под свои потребности.

Евгений Зарицкий, директор "Финансовой лизинговой компании", сообщил, что при существующих ценах на Ту-204, а это уже около 30 млн. долл., стоимости техобслуживания самолетов, в основном из-за низкого качества комплектующих, они стали абсолютно неконкурентоспособны. Его компания готова вкладывать средства в модернизацию некоторых критических производств, связанных с их выпуском.

В связи с проектом "Ту-204 New Generation" впервые (!) у авиакомпаний спросили, а что они хотят. И сейчас создана рабочая группа, в которую входят представители нескольких КБ.

В связи с тем, что в проводимых авиакомпаниями тендерах участвуют иностранные производители, необходимо ввести практику "офсетных программ", в том числе для привлечения в Россию производителей западных комплектующих.

источник: AVIAPORT.RU
03.03.06

ТАТАРСТАН ТРЕБУЕТ ДОЛИ

В только что созданной Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) возникли разногласия.

Первый зампреьера Республики Татарстан, министр экономики и промышленности Борис Павлов заявил, что Татарстан рассчитывает на свою долю при акционировании КАПО им. Горбунова, при этом отметив, что предыдущий опыт вхождения предприятий в холдинги оказался негативным.

Как уже писал "Гудок", по плану объединения в ОАК Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова (КАПО) в числе прочих авиационных предприятий будет акционировано федеральной властью и войдет в авиакорпорацию. По словам Павлова, Татарстан оценил свои вложения в развитие КАПО им. Горбунова, сделанные в наиболее сложный для предприятия период, и они достаточны для предоставления республике доли при планирующемся акционировании завода. Точную сумму первого зампреьера не сообщил, сославшись на конфиденциальность.

Однако ранее министр земельных и имущественных отношений Татарстана Валерий Васильев, говоря о приватизации производственного объединения - единственного до сих пор не приватизированного предприятия авиационной отрасли в республике, - отметил, что Татарстан внес реальный вклад в развитие КАПО в виде налоговых льгот на занимаемую предприятием землю, площадь которой составляет 750 гектаров.

Также республиканский бюджет выдавал беспроцентные ссуды и делал финансовые вложения в разработку проектной документации. По предварительным подсчетам правительственной комиссии, подчеркнул Васильев, КАПО оценивается в 3 - 4 млрд.

руб., из них 1 млрд. руб. вложила республика. Исходя из этого можно предположить, что республиканские власти рассчитывают не менее чем на 25% акций КАПО. Причем сегодня объединение переживает подъем: по прогнозам, в 2006 г. оно произведет продукции на 7 млрд. руб., впервые перейдя порог рентабельности. Помимо проекта создания регионального самолета RRJ, над которым работает КАПО, налаживается производство самолетов Ту-334 и Ту-324. Выступая с докладом на заседании Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса в Совете Федерации, Борис Павлов отметил, что в настоящее время у КАПО имеются подписанные договоры с пятью авиакомпаниями на поставку 35 Ту-334 на период 2007 - 2011 гг.

Говоря о перспективах вхождения КАПО в ОАК, Павлов отметил, что предварительные итоги вхождения ОАО "Казанский вертолетный завод" в холдинг "Оборонпром" показали негативные тенденции. Многие намеченные планы завода оказались нереализованными. Соответственно, республиканские власти опасаются, что участие в новом проекте может негативно отразиться на успешности поддерживаемого ими объединения, и целиком отдавать его федеральным властям они не хотят. Хотя и полностью отказываться от вхождения в ОАК чиновники Татарстана не намерены. Тем не менее прокомментировать свои требования к федеральной власти, которая занимается созданием ОАК, представители властей республики отказались.

*источник: газета "Гудок"
02.03.06*

АВИАСТРОИТЕЛИ КНААПО ИЩУТ ПУТИ ВЫВОДА ПРЕДПРИЯТИЯ ИЗ ПРЫВКА

В семь раз по сравнению с 2003 годом снизился объем производства на ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А.Гагарина" (КНААПО), сообщает корреспондент РИА "Восток-Медиа".

На предприятии в режиме трехдневной недели работает 1300 человек, 3600 в режиме четырехдневной. Это связано с тем, что в нынешнем году доля заказов министерства обороны в объемах производства составляет только 22%.

"Предприятие переживает непростые времена, - подчеркнул Виктор Меркулов, - но коллектив не опускает руки. Мы инвестировали из средств предприятия в техническое перевооружение свыше 87 млн. долл. Главная цель - переориентировать часть мощностей на производство гражданской продукции и получить на нее заказ. Особая надежда на российский региональный самолет RRJ. Та часть регионального самолета, которая сейчас делается на предприятии, в объемах производства составляет 36%".

Руководство предприятия выступило с предложением ускорить производство регионального самолета. По плану в следующем году надо сдать 6 самолета-

тов опытной партии, но на предприятии считают, что можно увеличить количество машин, ускорить процесс их подготовки и в 2008 году выпустить 14 самолетов. Это должно поправить положение.

Есть надежды и на экспортные контракты. Так планируется в рамках ранее достигнутых договоренностей уже в середине нынешнего года подписать контракт на поставку продукции в Индонезию. Завершается процесс сертификации в Китае самолета-амфибии Бе-103, 8 таких машин будет продано в Бразилию.

ОАО КНААПО - крупнейший производитель самолетов марки "Су", ведущее производственное предприятие Авиационной Холдинговой Компании "Сухой". Выпускает истребители Су-27, Су-30, Су-33, Су-35, а так же их модификации. За свою 70-летнюю историю предприятие выпустило несколько тысяч боевых самолетов таких известных авиаконструкторов как Туполев, Ильюшин, Микоян и Гуревич, Сухой, Бериев.

*источник: ИА "Восток-Медиа"
07.03.06*

НЕБЕСНАЯ ЛЬГОТА

Чиновники хотят возродить практику раздачи налоговых льгот отдельным отраслям. Минэкономразвития предлагает освободить от НДС авиатехнику, продаваемую российским покупателям, независимо от того, произведена она у нас или за рубежом. Минфин категорически против. Авиастроители говорят, что нововведение скорее поможет их западным конкурентам.

Идея поддержать авиацию налоговыми льготами изложена в письме замминистра экономического развития и торговли Андрея Шаронова, направленном в Минфин (копия есть в распоряжении "Ведомостей"). Шаронов предлагает установить нулевую ставку НДС при продаже новых самолетов. Сейчас, продавая самолет российскому покупателю, компания вынуждена прибавлять к цене 18% НДС, а при импорте - еще и 20% таможенной пошлины. НДС, правда, возмещается, но иногда приходится ждать по полгода. Нововведение позволит авиакомпаниям обновить парк, "а не ввозить физически и морально устаревшую технику", увеличить производство отечественных самолетов и улучшить экономику авиаперевозчиков, говорится в письме.

Связаться с Шароновым вчера не удалось. А руководитель департамента торговых переговоров Минэкономразвития Максим Медведков напоминает, что в большинстве стран действует нулевая ставка таможенных пошлин и НДС для гражданской авиатехники. "Российские авиаперевозчики и авиастроители из-за НДС изначально ущемлены", - объясняет он.

"Существование НДС сводит к нулю шансы нашего авиапрома на рентабельное производство", - соглашается аналитик "ИнфоМоста" Борис Рыбак. Он подсчитал, что от предложенных Минэкономразвития нововведений российские авиакомпании будут выигрывать около \$500 млн. в год в течение ближайших нескольких лет и свыше \$1 млрд., когда "процесс модернизации авиапарка пойдет скорее". Аналитик ОФГ Елена Сахнова уверена, что решение по импортируемым самолетам пролоббировал прежде всего "Аэрофлот", закупающий большие партии западной техники. "Выгодна эта мера и западным компаниям", - отмечает она.

Иностранные производители действительно довольны инициативой российских чиновников. "Высокие таможенные платежи не стимулировали развитие российского авиапрома и наносили вред авиакомпаниям, которые становились все менее конкурентоспособными", - говорит представитель российского офиса Boeing Виктор Аношкин. Довольны и в "Аэрофлоте".

"Мы хотели бы на равных конкурировать с зарубежными авиакомпаниями - хорошо, что это понимает правительство", - радуется руководитель пресс-службы "Аэрофлота" Ирина Данненберг. До 2014 г. "Аэрофлот" планирует закупить 22 новых самолета Airbus A350 на сумму около \$3 млрд.

"Своевременным" считает предложение Минэкономразвития и руководитель Агентства по промышленности Борис Алешин. Правда, он опасается, что "западные судна освободят от налогов при ввозе, а для российских предприятий сохранят схему возмещения НДС".

От нововведения гораздо больше выиграют иностранные компании, чем отечественные, убежден финансовый директор "Ильюшин финанс" Николай Дадонов. "Инициатива чиновников существенно не меняет цену нашей машины: доля сборки в конечной стоимости самолета составляет около 10-15%, поэтому нулевая ставка НДС даст всего 1,8-2,7% снижения себестоимости", - объясняет он. И советует правительству ввести льготы по налогу на имущество для авиализинговой деятельности. "Сейчас этот налог забирает 15-20% выручки и подрубает нас под корень, а иностранные компании регистрируются за рубежом и этот налог не платят", - жалуется Дадонов.

Минфин категорически против предложения Минэкономразвития. "Все эти годы мы последовательно сокращали налоговые льготы - все экономические субъекты должны быть в равных налоговых условиях", - говорит чиновник Минфина. "Отраслевые налоговые льготы - явно не лучшее решение", - соглашается его коллега из администрации президента.

*источник: газета "Ведомости"
22.03.06*

БОЛГАРИЯ ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ С КОРПОРАЦИЕЙ МИГ НА \$48 МЛН.

Болгария подписала с российской самолетостроительной корпорацией МиГ контракт на \$48 млн., согласно которому МиГ проведет капитальный ремонт 16 истребителей МиГ-29. Об этом сообщает Reuters со ссылкой на информацию Министерства обороны Болгарии.

Ожидается, что модернизация МиГ-29 позволит Болгарии отсрочить покупку западных самолетов.

Как напоминает Reuters, Болгария, новый член НАТО, решила восстановить советские истребители после того, как бюджетные ограничения заставили ее отказаться от закупок новых самолетов в ближайшие два года. Болгария выбрала корпорацию МиГ, несмотря на то, что в 2004 году она не смогла модернизировать 20 самолетов до стандартов

НАТО, что предусматривал контракт на \$60 млн.

"Необходимо провести ремонт самолетов, потому что на данный момент они не летают и это мешает армии Болгарии защищать свое воздушное пространство", - цитирует Reuters министра обороны Болгарии Веселин Близнаков.

Американские компании Boeing и Lockheed Martin, а также шведская Saab предложили поставить 20 новых самолетов на \$1 млрд, но София заявила, что откроет тендер на поставку новых истребителей в 2007 г.

*источник:
ИА "Агентство Конфликтных Ситуаций"
01.03.06*

РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ ПРОДУКЦИЮ ДЛЯ AIRBUS НА СУММУ \$120 МЛН. В ГОД

Российский авиапром будет работать с европейской авиастроительной компанией Airbus по программе производства дальнемагистрального самолета A350 на контрактной основе, поставляя Airbus продукции на \$120 млн. в год. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил генеральный директор некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" (НП ОАК) Валерий Безверхний. "В настоящее время создание самолета A350 находится на такой стадии, когда российская сторона не успевает стать рискоразделяющим партнером Airbus в программе НИОКР и производства A350", - сказал гендиректор.

По его мнению, участие российской авиационной промышленности в изготовлении некоторых элементов самолета A350 станет обычным бизнесом для

авиапрома без каких-либо рисков для него. Так как Россия не успела стать полноправным партнером Airbus в программе A350, то российская сторона будет напрямую инвестировать очень небольшие деньги.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о возможности участия российской авиационной промышленности в качестве рискоразделяющего партнера в проведении НИОКР по определению облика перспективного пассажирского самолета Airbus, создание которого предусмотрено на втором десятилетии текущего века, В. Безверхний сказал, что принципиальные вопросы такого партнерства с Airbus должны быть разрешены в течение ближайших двух-трех месяцев.

*источник: AVIAPORT.RU
07.03.06*

"АВИАКОР" НЕ ВОШЕЛ В ОАК

Президент РФ Владимир Путин подписал указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), - пишет газета "Репортер" (Самара). Самарский авиационный завод "Авиакор" не вошел в список предприятий, из которых будет сформирована ОАК, несмотря на то, что все необходимые документы были отправлены в Москву еще в прошлом году. Руководство "Авиакора" опасается, что в скором времени завод может постигнуть сбытовой кризис, - считает газета. Предполагается, что в ОАК войдут ведущие разработчики военной (РСК "МиГ", АХК "Сухой", НПК "Иркут") и гражданской ("Туполев", корпорация "Ильюшин") авиатехники, а также лизинговые компании "Ильюшин финанс Ко" и "Финансовая лизинговая компания". ОАК будет представлять собой частно-государственное партнерство.

По словам генерального директора ОАО "Авиакор-Авиационный завод" Сергея Лихарева, "Авиакор" уже отправил все необходимые для присоединения к ОАК документы, однако ответ из Роспрома так и не пришел. По мнению экспертов, одной из причин, по которой Роспром игнорирует "Авиакор", может стать тот факт, что в производстве первых самолетов Ан-140 были задействованы мощности Харьковского авиационного завода. "ОАО "Авиакор-Авиационный завод" является отечественным предприятием, - подчеркнул его генеральный директор Сергей Лихарев, - завод зарегистрирован в России, детали для сборки

и, собственно, сама сборка производятся также в России". Руководство самарского завода опасается, что Роспром может запретить Финансовую лизинговую компанию, вошедшей в состав ОАК, использовать государственные средства в работе с заводом на том основании, что первые Ан-140 были выпущены совместно с Харьковским авиационным заводом. В этом случае "Авиакор" ожидает кризис рынка сбыта, поскольку даже при большом количестве заказчиков реализация самолетов возможна только через лизинговую компанию. "Мы заинтересованы в том, чтобы присоединиться к ОАК, - заявил Сергей Лихарев, - однако мне не ясна позиция государства, в которой явно просматривается двойственное отношение к "Авиакору". С одной стороны, Роспром признает нашу значимость для российского внутреннего рынка, а с другой, заявляет, что в России нет предприятий, занимающих ту же нишу, которую занимаем мы, и намеревается инвестировать средства в авиационные предприятия Узбекистана".

Вполне возможно, - предполагает "Репортер", - что "Авиакор" будет присоединен к ОАК на втором этапе объединения, однако эксперты склонны считать, что начальная стадия консолидации предприятий в руках государства может затянуться на неопределенный срок.

*источник: ИА "Regnum"
05.03.06*

ВЕРХОВНЫЙ СУД НЬЮ-ЙОРКА ВСТАЛ НА СТОРОНУ "РЕНОВЫ"

Как заявил в главе юридического блока группы компаний "Ренова" Игорь Череминкин, состоялась первое слушание Верховным судом Нью-Йорка иска, в котором компания Lamane (представляет интересы "Реновы") оспаривает сделку по выкупу 13,4% акций корпорации "ВСМПО-Ависма" ее совладельцами Вячеславом Брештом и Владиславом Тетюхиным. Суд рассмотрел ходатайство адвокатов владельцев "ВСМПО-Ависма", просивших приостановить процедуру раскрытия информации о финансировании

данной сделки, на которой настаивает "Ренова", и отклонил его. Теперь суд должен истребовать у ответчиков соответствующие документы. В "Ренове" рассчитывают, что в результате будет доказан факт несоответствия сделки с 13,4% акций "ВСМПО-Ависма" условиям трастового соглашения между акционерами компании. Вячеслав Брешт заявил в, что ничего не знает о решении Верховного суда Нью-Йорка

*источник: газета "Коммерсантъ"
13.03.06*

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ СОЗДАЕТ ПОДКОМИССИЮ ПО СОТРУДНИЧЕСТВУ С КИТАЕМ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И АВИАСТРОЕНИЯ

Правительство РФ одобрило проект протокола о создании в рамках российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств подкомиссии по сотрудничеству в области гражданской авиации и гражданского авиастроения.

Как сообщила в понедельник пресс-служба правительства, соответствующее распоряжение подпи-

сал премьер-министр Михаил Фрадков. В соответствии с документом, подкомиссия будет проводить регулярные заседания не реже одного раза в год поочередно в России и в КНР.

*источник: Интерфакс
20.03.06*

ТОЛЬКО ДВА УРАЛЬСКИХ ЗАВОДА СОХРАНИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ЭКСПОРТИРОВАТЬ ЗАПЧАСТИ ЗА ГРАНИЦУ

Уральскому оптико-механическому заводу вручено свидетельство на право продления самостоятельной внешнеэкономической деятельности в сфере поставок запчастей и сервисно-гарантийного обслуживания военной техники до 2009 г. В свердловском филиале "Рособоронэкспорта" ИМ подтвердили данный факт, сообщив, что аналогичное свидетельство должен в ближайшее время получить "Уралвагонзавод". Как следует из релиза УОМЗа, завод расширяет номенклатуру продаваемых изделий и оказываемых предприятием работ в качестве самостоятельного субъекта ВТС. В список добавлены такие приборы, как обзорно-прицельная система круглосуточного применения для вертолетов Ми-35М и обзорно-прицельная система круглосуточного действия для вертолетов Ми-17 и Ми-17В-5. Завод продолжает освоение

объемного рынка, включающего около 30 государств Ближнего зарубежья, Восточной и Западной Европы, Америки, Азии и Африки.

В "Рособоронэкспорте" ИМ сообщили, что несколько лет назад, подобной привилегией могли воспользоваться еще два завода - "Уралтрансмаш" и "Завод №9", но они не оправдали надежд и не стали сами заниматься экспортом. УОМЗ и УВЗ в отличие от них открыли собственные представительства в Москве, чтобы заниматься экспортом. "Тем не менее, основные поставки они делают через нас, руководство предприятий само начинает понимать, что им проще действовать через государственную структуру", - считают в местном филиале "Рособоронэкспорта".

*источник: сайт "JustMedia"
20.03.06*

ПЕРВОЕ НИЖЕГОРОДСКОЕ АВИАТАКСИ ПРИБЫЛО В МОСКВУ

Торжественная церемония передачи первого самолета М-101Т производства нижегородского авиазавода "Сокол" для проекта авиатакси Dexter состоялась в пятницу в аэропорту "Внуково".

Торжественная передача самолета состоялась в присутствии представителей Минэкономразвития РФ, Минтранса РФ, Федерального агентства воздушного транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В мероприятии принял участие генеральный директор ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" Михаил Шибяев. Производство самолетов М-101Т на нижегородском авиазаводе проходило при поддержке правительства Нижегородской области.

Передача самолета стала возможна в рамках контракта, подписанного заводом в 2004 году с лизинговой компанией "Воздушные транспортные системы". Согласно контракту, завод обязуется изготовить и поставить 45 самолетов М-101Т. Компания намерена передавать самолеты в лизинг для эксплуатации на внутренних авиалиниях. Проект воздушных такси Dexter реализует компания "Авиа менеджмент групп".

Как сообщили в "Авиа менеджмент групп", авиатакси будет осуществлять пассажирские и грузовые перевозки в режимах "рейсового такси" и осуществлять полеты из узловых аэропортов Москвы каждые полтора-два часа. Также возможны индивидуальные заказы, когда самолет подается через три часа после запроса клиента, а маршрут определяет сам заказчик. Как обещают руководители проекта, благодаря прямым рейсам с частотой не менее двух рейсов в день без пересадки авиатакси сократит длительность полетов, позволит сэкономить время пассажиров на регистрацию и посадку. По словам гендиректора

завода "Сокол" Михаила Шибяева, сертификат на самолет М-101Т был выдан Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета 30 декабря 2002 г. Турбовинтовой самолет М-101Т, разработан ОКБ имени Мясищева (г. Жуковский) и серийно изготавливается на ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол". Это пока единственный сертифицированный в России самолет компактного класса вместимостью от четырех до шести пассажиров. Полет на высоте более семи тысяч метров позволяет выполнять полностью герметичная кабина. Самолет по своему назначению является многоцелевым и предназначен для использования в пассажирском, грузовом и грузопассажирском вариантах. При установке специального оборудования самолет может использоваться по специальным техническим заданиям заказчика: десант, аэрофотосъемка, экологический мониторинг и т. п. Турбовинтовой самолет М-101Т способен перевозить до 6 пассажиров на расстояние до 1,1 тыс. км. со скоростью до 420 км/час.

Он может совершать посадки на аэродромы с грунтовой и укороченной взлетно-посадочной полосой. Ожидается, что самолеты М-101Т способны заменить самолеты Ан-2, которые уже практически полностью выработали свой ресурс. Этот самолет - первый в России, чья разработка ведется без привлечения государственного капитала, только за счет частных инвестиций. Самолет М-101Т имел первоначальное название "Гжель". Однако от такой маркировки производители предпочли отказаться.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
05.03.06*

ОТКРЫТ ЦЕНТР РАЗРАБОТКИ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЛЯ САМОЛЕТОВ RRJ

В рамках курса на широкое международное сотрудничество при создании нового самолета RRJ "Гражданские самолеты Сухого" и компания Thales 13 февраля открыли совместный Центр разработки программного обеспечения.

Центр получит от компании Thales необходимое оборудование и методологии, а его сотрудники - специалисты "Гражданских самолетов Сухого" приступят к созданию программ для новейшего комплекса

авионики, который будет устанавливаться на самолеты семейства RRJ. В дальнейшем разработанное программное обеспечение получит сертификацию по международным нормам AP MAK и EASA. Всего в Центре будет работать 67 сотрудников.

*источник:
компания "Гражданские самолеты Сухого"
15.03.06*

КОМПАНИЯ "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" НАЧАЛА СОВМЕСТНУЮ РАБОТУ С РОССИЙСКИМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ САМОЛЕТОВ

В рамках создания сети авторизованных организаций по техническому обслуживанию самолетов RRJ ГСС начало совместную работу с российскими организациями по техническому обслуживанию. Были проведены расширенные презентации Программы RRJ, включающие концепцию ТО, в ЗАО "АТБ Домодедово", АТЦ АТК ОАО "Аэрофлот", ООО Сибирь "Техник", ОАО

"ВАРЗ - 400", ФГУАП "Пулково". Во второй половине 2006 года ГСС планирует провести аналогичную работу с организациями MRO (Maintenance Repair & Overhaul) в Европе, Юго-Восточной Азии, Америке.

*источник:
компания "Гражданские самолеты Сухого"
15.03.06*

СЕРИЙНЫЙ АВИАЗАВОД В ВОРОНЕЖЕ МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕПРОФИЛИРОВАН НА СТРОИТЕЛЬСТВО РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) может быть перепрофилировано на строительство региональных самолетов Ан-148 и RRJ, сообщил генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов на презентации в Москве украинскими самолетостроителями регионального авиалайнера Ан-148.

"В рамках создающейся в России Объединенной авиастроительной корпорации одним из вариантов развития предприятия рассматривается его специализация на строительстве региональных самолетов", - заявил Шушпанов. По его словам, в частности, завод готов поставлять элементы конструкции для строящихся на киевском заводе "Авиант" самолетов Ан-148 "с периодичностью в 1 месяц". Причем, поставляемые в Киев элементы будут "на 100% укомплектованы необходимыми агрегатами и системами".

В марте на "Авиант" будет передан полный комплект агрегатов для сборки первой серийной машины Ан-148. К концу апреля "готовится к отправке второй самолето-комплект". Сейчас на ВАСО в работе находятся 5 комплектов. Их отправка в Киев будет проводиться в соответствии с согласованным сторонами графиком.

Что касается программы RRJ, в рамках ее реализации на ВАСО возложено "изготовление агрегатов из композиционных материалов". В частности, сейчас ведутся переговоры относительно изготовления люков дверей и элементов интерьера. "Надеемся, что будет принято решение по окончательной сборке на ВАСО самолетов RRJ", - сказал генеральный директор завода.

*источник: АРМС-ТАСС
14.03.06*

В МАРТЕ В ГСС БУДЕТ ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПИЛОТАЖНЫЙ СТЕНД САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА RRJ

В настоящее время "Гражданские самолеты Сухого" совместно с ЦНТУ "Динамика" и Центральным Аэрогидродинамическим Институтом им. Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) заканчивают создание пилотажного стенда ПС-ГСС. С его помощью будет решаться комплекс задач, имеющих важное значение для реализации программы RRJ:

- Оценка характеристик устойчивости и управляемости самолетов с системой дистанционного управления при ручном пилотировании в основном и резервных режимах.

- Отработка алгоритмов системы дистанционного управления.

- Оценка пилотажных характеристик при использовании реальных постов управления и подготовка

экипажа к летным испытаниям.

- Оперативность работ на стенде обеспечивается использованием достоверных математических моделей бортовых систем как в штатном режиме их работы, так и при наличии отказов.

На сегодня уже изготовлены макет кабины с внутрикабинным оборудованием, система визуализации со сферическим экраном и необходимое программное обеспечение для моделирования полета. В марте заканчивается этап отладки и тестирования единого комплекса стенда, по окончании которого стенд будет принят в рабочую эксплуатацию.

*источник:
компания "Гражданские самолеты Сухого"
15.03.06*

В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ НАЧАЛАСЬ СБОРКА ПАНЕЛЕЙ ЦЕНТРОПЛАНА ПЕРВОГО САМОЛЕТА RRJ

На Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КнААПО) началась сборка панелей центроплана первого самолета RRJ. В сборочное приспособление цеха производства гражданских самолетов заведены первые стрингеры конструкции.

Согласно графику производства, центроплан будет готов в апреле, после чего начнется его сборка

со средним отсеком фюзеляжа. После поступления с Новосибирского авиационного производственного объединения еще двух отсеков фюзеляжа - носового и подкилевого, фюзеляж будет полностью собран. Это произойдет не позднее сентября 2006 года.

источник:
компания "Гражданские самолеты Сухого"
15.03.06

ПРОИЗВОДСТВО АВИАЛАЙНЕРОВ Ту-334 В ТАТАРСТАНЕ ВОЗМОЖНО ПРИ УЧАСТИИ ЗАРУБЕЖНЫХ ИНВЕСТОРОВ

Налаживание производства авиалайнеров Ту-334 на базе ФГУП "КАПО им. С.П.Горбунова" возможно при участии иностранных инвесторов. Об этом было заявлено сегодня по окончании встречи Президента Татарстана Минтимера Шаймиева с представителями Фонда поддержки развития авиации и космонавтики имени летчика-космонавта СССР Германа Титова.

Напомним, во встрече приняли участие генеральный секретарь Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), председатель попечительского совета фонда Григорий Рапота, председатель правления фонда, знаменитый летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза Павел Попович, ряд зарубежных консультантов фонда; со стороны Татарстана - первый заместитель Премьер-министра РТ - министр экономики и промышленности Борис Павлов, генеральный директор ФГУП "КАПО им. С.П.Горбунова" Наиль Хайруллин и другие.

Рассказывая журналистам об итогах встречи, Борис Павлов отметил, что сегодня одной из приоритетных задач КАПО является налаживание производства ближнемагистрального пассажирского авиалайнера Ту-334. По его словам, представители Фонда поддержки развития авиации и космонавтики совместно с зарубежными консультантами, в том числе из США, озвучили ряд предложений от потенциальных инвесторов по проекту запуска Ту-334. Сегодня инвесторы готовы предложить свои средства для того, чтобы осуществить строительство самолетов по схеме финансового лизинга. Для этого предполагается создание холдинговой компании, которая будет

заниматься вопросами финансирования данного проекта, сообщил он.

"Мы в самом начале пути. Желание руководителей фонда привлечь иностранные средства есть, - отметил в свою очередь генсек ЕврАзЭС Григорий Рапота. - Переговоры проводились с разными потенциальными инвесторами". Сейчас, по его словам, появились инвесторы и специалисты, которые готовы работать над этим проектом. "Для того чтобы двигаться дальше, им надо было встретиться с производителями, задать вопросы друг другу. Сейчас отработывается схема дальнейшего взаимодействия", - прокомментировал итоги встречи Григорий Рапота, добавив, что все вопросы по данному проекту будут решены до конца текущего года.

В интервью журналистам председатель правления фонда Павел Попович рассказал об истории возникновения некоммерческой организации по поддержке авиации и космонавтики.

"Мы долго искали возможность помочь авиации. Герман Степанович Титов, когда еще был жив, сам занимался этими вопросами - искал инвесторов для того, чтобы поднять нашу авиацию, - рассказал знаменитый летчик-космонавт. - После долгих поисков мы нашли общий язык с американскими партнерами, было проведено много переговоров. Наконец они встретились с производителями, начался деловой разговор о том, чтобы быстрее приступить к выпуску самолета Ту-334".

источник: ИА "Татар-информ"
07.03.06

ОМСКИЙ АН-3 РАЗЛЕТИТСЯ ПО МИРУ

ООО "ЮСОН-Сибирь" - партнер хозрасчетного предприятия "Авиазавод ПО "Полет" - намерено изменить стратегию продвижения омских самолетов Ан-3 на рынке. Как сообщил генеральный директор ООО "ЮСОН-Сибирь" Василий Цой, авиастроители, не отказываясь от работы с заказчиками в России и странах СНГ, намерены активнее сотрудничать с авиакомпаниями в странах дальнего зарубежья. "До сих пор бипланы семейства Ан были хорошо известны в странах бывшего СССР, но почти неизвестны в мире. Так что международные рынки для нас могут быть очень перспективными. Мы сейчас ведем переговоры с Монголией, Румынией, Венгрией о поставках наших самолетов для нужд малой авиации. Соби-

раемся работать в Южной Америке и Африке. Например, Нигерия объявила о проведении тендера по закупке транспортных авиамашин легкого класса. И мы уже готовимся к этому конкурсу", - рассказал г-н Цой. Отметим, что ООО "ЮСОН-Сибирь" выступило заказчиком в контракте между хозрасчетным предприятием "Авиазавод ПО "Полет" и министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на модернизацию самолетов Ан-2 в Ан-3. До конца текущего года омское предприятие модернизирует шесть самолетов, сумма контракта - 20 млн. руб

источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
10.03.06

НОВЫЙ ВИТОК СОТРУДНИЧЕСТВА "ГАЗПРОМА" И "ПЕРМСКИХ МОТОРОВ"

14 марта 2006 года "Пермские моторы" посетила делегация специалистов ОАО "Газпром" во главе с заместителем Председателя Правления Александром Ананенковым. Визит газозаводчиков состоялся в рамках проведения плановых выездных совещаний с руководителями предприятий, производящих технологическое оборудование для нужд отечественного нефтегазодобывающего комплекса.

В ходе визита специалисты крупнейшего отечественного газодобывающего концерна посетили сборочный цех "Пермского моторного завода", где их вниманию была представлена серийная продукция промышленного назначения. Особый интерес гостей вызвала первая в классе мощности 25 МВт серийная газотурбинная установка ГТУ-25П, предназначенная для эксплуатации в составе газоперекачивающего агрегата ГПА-25Р-ПС "Урал". Кроме того, гости побывали на предприятии ООО "Искра-Турбогаз", ближайшем партнере предприятий Комплекса по поставке газотурбинного оборудования для "Газпрома". Одним из главных вопросов состоявшегося совещания, в работе которого приняли участие руководители "Авиадвигателя", "Пермского моторного завода", "Искры-Турбогаза", "Искры-Энергетики", "Искры-Авигаза", стало обсуждение возможности перехода на 3-летнее планирование сотрудничества пермских моторостроителей и структурных подразделений "Газпрома". Кроме того, были подведены итоги

сотрудничества за 2005 год и состоялось обсуждение планов и взаимных обязательств сторон на 2006 год.

Посещение "Пермских моторов", обсуждение вопросов производства и эксплуатации газотурбинной техники с руководством и специалистами крупнейшей моторостроительных предприятий Пермского края - все это, по словам представителей "Газпрома", подтвердило их мнение о высоком потенциале пермяков, их готовности к выполнению очередных заказов "Газпрома".

По словам генерального директора Пермского моторостроительного комплекса Александра Иноземцева, в настоящее время сотрудничество двигателестроителей Прикамья с "Газпромом" вышло на новый этап, требующий объективной оценки производства и поставок газотурбинных установок и электростанций, обобщения многолетнего совместного опыта эксплуатации и технического обслуживания газотурбинной техники. "Уверен, что в ближайшее время мы определим оптимальный путь дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества и увеличения финансирования научно-исследовательских разработок по созданию новой техники", - подчеркнул А. Иноземцев.

*источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
16.03.06*

ЗАВОД ИМ. В.Я. КЛИМОВА ПРОТЯГИВАЕТ РУКУ МАЛОМУ БИЗНЕСУ

Делегация Правительства Санкт-Петербурга во главе с вице-губернатором Виктором Лобко, и главы районных администраций города посетили завод им. В. Я. Климова в рамках выездного совещания, посвященного содействию развития малого бизнеса.

В ходе встречи, которая состоялась 2 марта на территории предприятия, Генеральный директор ФГУП "Завод им. Климова", Александр Ватагин поделился опытом сотрудничества крупного и малых предприятий, а также представил результаты деятельности завода за 2005 год: "Общее количество предприятий в Санкт-Петербурге, с которыми мы сотрудничаем на сегодняшний день - более 50. При этом, мы считаем, что это количество будет только расти. Мы помогаем малым предприятиям развивать их бизнес. От нас они могут получить как производственную поддержку, так и отдельные технологии, которые у нас разрабатываются и осваиваются. Некоторые из них не находят дальнейшего применения в нашей отрасли по тем или иным причинам, но тем не менее эти технологии передовые, совершенные, что называется - высокие технологии. Если они не находят применения по прямому назначению, они вполне могут применяться в малом бизнесе. В тоже время

малый бизнес помогает нам решать несвойственные нашему предприятию вопросы". Развитие новых направлений деятельности позволило заводу выйти из кризиса и завершить прошлый 2005 год с прибылью. В качестве приоритетной задачи развития завода А. Ватагин отметил дальнейшее внедрение высоких технологий и повышение эффективности работы завода за счет кооперации с партнерами по отрасли. В том числе и с предприятиями малого бизнеса.

ФГУП "Завод им. В. Я. Климова" - один из ведущих отечественных разработчиков газотурбинных двигателей. Основным направлением разработок завода являются авиационные двигатели для вертолетов производства КБ "Миля" и "Камова", истребителей семейства МиГ-29. Используя опыт разработок газотурбинных двигателей, специалисты завода развивают направление малой энергетики. Завод им. Климова реализует заказы на производство автономных газотурбинных электростанций мощностью от 1,25 до 2,5 МВт.

*источник:
компания "ФГУП "Завод им. Климова"
13.03.06*

ЧИСЛО НОВЫХ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ СОКРАЩАЕТСЯ

В 2005 году в России было выпущено всего 8 новых пассажирских самолетов - на 5 меньше, чем в 2004, в то время как российские авиакомпании покупают поддержанные западные лайнеры, сообщил начальник управления Федерального агентства по

промышленности Евгений Горбунов. В 2005 году европейская компания Airbus выпустила 378 лайнеров, американская Boeing - 290.

*источник: радиостанция "Свобода"
01.03.06*

ПЕРВАЯ СЕРИЯ АНТОНОВА

Вчера было официально объявлено о начале серийного производства региональных самолетов Ан-148. Собирать их будут сразу на трех заводах: двух украинских и одном российском.

Гендиректор Киевского авиационного завода "Авиант" Олег Шевченко, в очередной раз представляя в России самолет Ан-148, заявил, что отныне машина будет выпускаться серийно. С 2006 по 2008 год на заводах в Киеве, Харькове и Воронеже построят 24 борта.

Для киевлян и харьковчан сборка Ан - это основной вид деятельности. Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО), недавно освоившее выпуск машинокомплектов для Ан-148, сегодня также планирует организовать на своих мощностях производство нового самолета. В связи с этим в прессе стали появляться сообщения о том, что ВАСО готово отказаться от выпуска своей профильной продукции - лайнеров Ил-96. Но сообщения эти оказались преждевременными.

"Да, мы действительно заявляли о том, что наш завод может быть перепрофилирован для выпуска региональных самолетов, но это не значит, что мы откажемся от Илов. И мы не намерены снимать с производства никакие из наших моделей. На них есть постоянный спрос, идут заказы", - рассказал "Гудку" заместитель генерального директора ВАСО Виктор Плотников.

При этом на Ан-148 у воронежцев большие планы. Они уже получили от Украины права на использование торговой марки. "Сейчас мы собираем только машинокомплекты Ан-148. Они отправляются украинцам, которые из наших комплектов собирают самолеты. В принципе мы готовы сами осуществлять весь сборочный цикл, но для этого необходимы меж-

правительственные договоренности между Россией и Украиной", - продолжил господин Плотников. Главный конкурент Ан на рынке регионального авиастроения - авиахолдинг "Сухой" - не видит для себя опасности в переходе на серийное производство Ан-148. "Мы можем только поздравить Антонова с началом серии и пожелать им успехов.

Но у нас есть много вопросов по послепродажному обслуживанию Анов. За их выпуск отвечают 3 завода, значит, и за обслуживание тоже 3. Из этого следует, что крайнего будет очень сложно найти. К тому же всем известно, в каких непростых отношениях сегодня находятся Россия и Украина, что тоже не идет на пользу российско-украинскому самолету", - сообщила в интервью "Гудку" директор по внешним связям компании "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Канюкова.

Напомним, что "Сухой" занимается разработкой другого регионального самолета - RRJ.

Ни одной машины под этой маркой сегодня еще не создано, однако проект активно пользуется государственной поддержкой. Само же государство уверено, что рынок легко переварит и виртуальный RRJ, и реальный Ан-148.

"Конечно, как только RRJ появится, Ан-148 будет для него конкурентом. Но очень быстро все поймут, что эти самолеты занимают разные ниши рынка. У них разная вместимость, разная цена, разная комплектация. К тому же RRJ запланирован больше как самолет, идущий на экспорт", - заявила "Гудку" пресс-секретарь руководителя Федерального агентства по промышленности Наталья Сидорук.

*источник: газета "Гудок"
16.03.06*

"ВОЗДУШНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ", ВОЗМОЖНО, ЗАКУПИТ ОКОЛО 250 САМОЛЕТОВ У НАЗ "СОКОЛ"

Лизинговая компания "Воздушные транспортные системы" (ВТС), возможно, в течение нескольких лет закупит около 250 самолетов М101Т у ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (входит в ГК "Каскол").

Об этом заместитель губернатора по социально-экономическому планированию, бюджетным отношениям и инвестиционной политике Владимир Иванов сообщил журналистам после заседания инвестиционного совета во вторник.

По его словам, в целях реализации данного проекта в настоящее время авиазавод "Сокол" наращивает производственные мощности и создает дополнительные рабочие места.

В. Иванов добавил, что инвестиционный совет при губернаторе на заседании во вторник одобрил проект "ВТС" по созданию лизинговой компании. Компания намерена передавать самолеты М101Т в лизинг существующим и создающимся авиакомпаниям для эксплуатации на внутренних линиях.

Как сообщалось ранее, ОАО "НАЗ "Сокол" уже подписал договор с лизинговой компанией "ВТС" на поставку 45 самолетов М101Т. Контракт предполагает поставку самолетов в период с 2005 по 2007 гг.

Первые 8 машин будут переданы заказчику осенью 2005 года. Лизинговая компания "Воздушные транспортные системы" создана в 2004 г. в Нижнем Новгороде. Целью компании является содействие в развитии системы воздушного сообщения внутри России с использованием самолетов малой авиации отечественного производства.

Турбовинтовой самолет М101Т способен перевозить до 6 пассажиров на расстояние до 1,1 тыс. км со скоростью до 420 км/час. М101Т может совершать посадки на аэродромы с грунтовой и укороченной взлетно-посадочной полосой. М101Т - единственный российский самолет этого класса, сертифицированный в РФ.

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

М101Т - первый отечественный самолет, разработка, сертификация и производство которого полностью финансируется частным капиталом, без привлечения средств государственного бюджета.

*источник: ИА "НТА-Приволжье"
01.03.06*

САМОЛЕТ АН-148 ПОЛУЧИТ СЕРТИФИКАТ ТИПА ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА

Сертификат типа на региональный самолет Ан-148 будет получен во втором квартале текущего года, сообщил корреспонденту "АвиаПорт.Ru" ответственный представитель украинского авиапрома.

По оценке разработчика самолета, на сегодня проведено примерно 80% всего объема испытаний. "С использованием двух машин осуществлено более 350 полетов по программам испытаний и сертификации с общим налетом около 700 час.", - отметил собеседник.

Он напомнил, что в настоящее время сертификационные испытания проводятся с использованием двух опытных летных самолетов на базе аэропорта Гостомель. По мнению источника, в ходе испытаний подтвердились все расчетные характеристики самолета. При испытаниях на холод проведены полеты самолета при температуре до минус 52 градусов Цельсия. В условиях жаркого климата проведены испытания в Узбекистане и Армении при температуре до плюс 42 градусов Цельсия. При этом самолет

базировался на высотах до 1500 м над уровнем моря, уточнил собеседник.

По его данным, параллельно с летными испытаниями проводятся наземные усталостные и прочностные испытания. В декабре 2005 г. прочностная машина была переоборудована и поставлена на усталостные испытания. На сегодня в наземных испытаниях проведено почти четыре тысячи лабораторных "полетов", которые практически подтверждают все расчеты типовой конструкции.

Успешность проводимых испытаний привела к росту заказов на Ан-148. В частности, только украинские авиакомпании подали 31 заявку на приобретение Ан-148 (авиакомпания "Аэросвит", "Южные авиалинии", "Донбассаэро" и др.). "В настоящее время прорабатываются схемы приобретения Ан-148 украинскими авиакомпаниями", - сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
20.03.06*

"ВСМПО-АВИСМА" СМОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ПОТРЕБНОСТИ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА, НЕ ПОТЕРЯВ ЗАРУБЕЖНЫХ ЗАКАЗОВ

Российский титановый монополист "ВСМПО-АВИСМА" уверен, что сможет удовлетворить спрос как своих зарубежных партнеров Boeing и Airbus, так и потребности отечественного авиапрома, даже в случае роста заказов после создания Объединенной авиастроительной корпорации.

Как сообщил Накануне.RU директор по маркетингу и продажам в авиакосмос ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА" Анатолий Строщков, за последние пять лет увеличения заказов со стороны авиапредприятий России и стран СНГ не произошло. Доля поставок российскому самолетостроению от общего объема выпуска "ВСМПО-АВИСМОЙ" титановой продукции составляет 10%, еще 10% - это другие отрасли, в том числе медицина.

Однако, если спрос на отечественном рынке возрастет в связи с созданием в России Объединенной авиастроительной корпорации, то он будет обеспечен в приоритетном порядке, - подчеркнул Анатолий Строщков. По его словам, для того, чтобы удовлетворить спрос своих зарубежных партнеров Boeing и Air-

bus, и возросшие в перспективе потребности отечественного рынка, "ВСМПО-АВИСМА" вкладывает солидные инвестиции в развитие производства. Программа развития корпорации предполагает увеличение к 2010 году производства титановой губки в 1,5 раза - до 44 тыс. тонн в год, выпуска титановой продукции - в 1,7 раза до 35,5 тыс. тонн в год.

"Мы не авиастроители, мы металлурги. Но поскольку пришли на этот рынок из Минавиапрома, были созданы потребностями авиации - наше предприятие находилось в структуре Министерства авиационной промышленности СССР, в составе металлургического главка - мы приветствуем создание Объединенной авиастроительной корпорации в России. Безусловно, это правильный шаг, и мы надеемся, что он приведет к возрождению российской авиации. Тому мы будем способствовать всеми силами", - отметил в беседе с Накануне.RU Анатолий Строщков.

*источник: сайт "Накануне.Ру"
01.03.06*

СУД УСОМНИЛСЯ В НАМЕРЕНИЯХ "РЕНОВЫ" СНЯТЬ АРЕСТ С АКЦИЙ ВСМПО

Вчера арбитражный суд Свердловской области отложил рассмотрение ходатайства компании Lamane Trading Corporation (структура "Реновы") об отмене обеспечительных мер, наложенных по ее же иску на 73,4% акций ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма"". Как сообщил "Ъ" директор по правовым вопросам и связям с общественностью титановой корпорации Артем Кисличенко, ходатайство было подано буквально накануне заседания по рассмотрению иска Lamane о признании недействительной сделки по покупке 13,4% акций "ВСМПО-Ависма" совладельцами ВСМПО - Владиславом Тетюхиным и Вячеславом Брештом - у компании "Ренова". Но суд отложил заседание до 10 апреля из-за отсутствия

истца. Рассмотрение же ходатайства свердловский арбитраж счел необходимым перенести на 17 марта, так как документ не был должным образом оформлен, в частности, он не был нотариально заверен. В результате у суда возникли сомнения в том, что Lamane поддерживает поданное ходатайство и не возражает против снятия ареста с акций "ВСМПО-Ависма". В то же время, по данным "Ъ", "Ренова" действительно решила добровольно снять арест с акций "ВСМПО-Ависмы" в суде Свердловской области, чтобы продолжить спор в Лондонском арбитраже.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
13.03.06*

"ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ" ТРЕБУЮТ ОПЛАТИТЬ ПРОСТОЙ ИЛ-96

Как стало известно "Ъ", "Домодедовские авиалинии" (ДАЛ) вслед за "Аэрофлотом" обратились в арбитражный суд Москвы с требованием взыскать убытки с разработчика самолетов Ил-96-300, ОАО "Авиационный комплекс им. Ильюшина", и их производителя, ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). Убытки были понесены из-за полугодового запрета Ространснадзора на эксплуатацию лайнеров в 2005 году. Ответчики считают претензии необоснованными: в парке Ил-96 ДАЛ и "Аэрофлота", по их версии, технических дефектов не обнаружено.

Как сообщили вчера в ДАЛ, предварительное слушание по делу назначено в арбитражном суде Москвы на 29 марта. По словам источника в авиакомпании, предмет иска - взыскание убытков, причиненных приостановлением эксплуатации дальнемагистральных пассажирских самолетов Ил-96-300 по техническим причинам в 2005 году. Простой двух из трех машин, имеющих в парке перевозчика (Ил-96 RA-96006 в тот момент был передан по договору фрахта кубинской авиакомпании Cubana de Aviacion S.A.), в ДАЛ оценили в 180 млн. руб. Еще в \$615 тыс. оценивается упущенная выгода - из-за запрета на полеты авиакомпания не смогла сдать в аренду кубинцам еще один Ил-96 (RA-96009).

"Для нас невозможность эксплуатировать воздушные суда оказалась очень существенной, поскольку Ил-96 составляют половину всех провозных емкостей авиакомпании, - пояснил источник в ДАЛ. - Что касается суммы убытков, то в нее включены дополнительные расходы на фракт самолетов у других авиакомпаний для восполнения дефицита флота, топливные расходы, связанные с эксплуатацией топлива неэффективных Ил-62, потери от сдачи билетов пассажирами задержанных рейсов". По его словам, 2005 год компания закончила с убытком, в том числе из-за простоя Ил-96.

Однако исковые требования не касаются двух новых Ил-96, эксплуатируемых авиакомпанией "КрасЭйр", лидером альянса AirUnion, в который входит ДАЛ.

Напомним, фактически Ространснадзор запретил эксплуатацию всего парка Ил-96 российских перевозчиков 22 августа. Официально приказ был оформлен только 5 сентября. Под запрет попали 13 бортов "Аэрофлота", авиаальянса AirUnion и ГТК "Россия", эксплуатирующей два самолета президента России Владимира Путина. В качестве официальной причины мер назывались инциденты, вызванные отказами системы торможения колес Ил-96, угрожающие безопасности полетов. Однако участники рынка считают, что запрет был введен из-за того, что инцидент произошел именно на президентском Ил-96-300ПУ (RA-96016) в финском городе Турку во время официального визита главы государства. Владимиру Путину тогда пришлось пересаживаться на резервный борт. Впоследствии список дефектов, требующих устранения, был расширен до 28 пунктов. 3 октября эксплуатация Ил-96 была разрешена.

Первым в конце 2005 года возмещения убытков от "Авиационного комплекса им. Ильюшина" и ВАСО потребовал "Аэрофлот". Сумма иска - \$5 млн. В январе его рассмотрение было приостановлено - до рассмотрения иска о незаконности приказа Ространснадзора, инициированного миноритарием "Аэрофлота" Константином Ашарафьяном в Савеловском районном суде. Как сообщили вчера в "Аэрофлоте", иск уже отозван, и теперь в компании ожидают продолжения судебной тяжбы. "Мы не намерены отказываться от своих требований, будем судиться", - заявил замгендиректора "Аэрофлота" Борис Елисеев. "О какой обоснованности претензий может идти речь, если ни в самолетах ДАЛ, ни в самолетах "Аэрофлота" за время простоя не было найдено никаких дефектов и не возникло необходимости в их устранении, - заявил, комментируя ситуацию, гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов. - Кроме лишнего негативного шума, тяжба не принесет пользы ни российскому авиапрому, ни перевозчикам".

источник: газета "Коммерсантъ"
17.03.06

ТАНТК ЗАЙМЕТ ДЕНЕГ НА РАЗВЕДЧИКА

Совет директоров ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева" (ТАНТК, входит в НПК "Иркут") одобрил привлечение кредита Росбанка, а также предоставление залогового обеспечения по этому кредиту. Заемные ресурсы будут направлены на пополнение оборотных средств, необходимых для продолжения работ по созданию трех самолетов дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО). Залогом по кредиту будет часть

средств, причитающихся ТАНТК по контракту "Рособоронэкспорта" с инозаказчиком. Ранее сообщалось, что по контракту с ФГУП "Рособоронэкспорт" ТАНТК выполняет заказ на создание самолетов ДРЛО совместно с израильскими компаниями для Индии

источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
13.03.06

"АЭРОФЛОТ" КУПИТ 30 САМОЛЕТОВ RRJ

Совет директоров ОАО "Аэрофлот российские авиалинии" на заседании 28 марта рассмотрит сделку по приобретению 30 самолетов RRJ, сообщил "Интерфаксу" источник в совете директоров компании.

"В повестку дня включен вопрос об одобрении сделки по приобретению самолетов RRJ", - сказал он. По

его словам, на одобрение акционеров сделку планируется вынести 15 мая. Ранее сообщалось, что "Аэрофлот" и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) 7 декабря подписали контракт на поставку 30 самолетов RRJ.

источник: газета "Труд"
21.03.06

ПОЛЕЗНАЯ ДЛЯ СКИДОК СТАТИСТИКА

Генеральный директор российского национального авиаперевозчика Валерий Окулов раскритиковал отечественный авиапром, назвав самый современный из ныне выпускаемых отечественных самолетов Ил-96-300 самым ненадежным. Эксперты говорят, что таким образом Окулов хочет добиться скидки при закупке этих воздушных судов.

"Если в 2004 году в "Аэрофлоте" было зафиксировано 72 инцидента с воздушными судами, то в 2005-м - 57" - сообщил глава "Аэрофлота" Валерий Окулов в своем докладе в Ространснадзоре. По его словам, самые высокие показатели надежности у иностранных судов - Boeing 767, Airbus 320. У них в среднем случается один инцидент на 36,5 тыс. часов налета. У отечественных самолетов этот показатель составляет 5 тыс. часов. "Причем вниз тянет Ил-96-300", - заметил Окулов. В пресс-службе "Аэрофлота", впрочем, отказались предоставить точную статистику инцидентов с воздушными судами компании по моделям, сославшись на коммерческую тайну.

Как уже писал "Бизнес", в прошлом году Ространснадзор обнаружил у Ил-96-300 дефект в системе торможения колес. 22 августа 2005 года эксплуатация самолетов Ил-96-300 была приостановлена до устранения всех неисправностей. Трех авиакомпаниям, эксплуатирующим в пассажирском сообщении и самолетов Ил-96-300 ("Аэрофлот" - шесть, KrasAir и "Домодедовские авиалинии" - пять), пришлось заменить Ил-96-300 на самолеты другого типа, что повлекло существенные изменения в расписании полетов и принесло компаниям убытки. Пострадал также президент Владимир Путин и члены правительства, для перевозок которых у ГК "Россия" задействованы два Ил-96-300 - они были заменены на резервные Ил-62. Коммерческие полеты Ил-96-300 возобновились только 3 октября.

Валерий Окулов, несмотря на убытки, которые понес "Аэрофлот" (в компании их оценивают примерно в \$20 млн.), назвал прошлогоднюю приостановку полетов Ил-96 "правильным шагом". "Никакие другие действия уже не могли привести к устранению тех конструктивных дефектов, которые есть на этом самолете", - отметил глава "Аэрофлота". Критика Окулова удивила других эксплуатантов. "Мы не

выявили особых проблем при эксплуатации наших Ил-96. Летают они вполне нормально", - говорит директор по производству альянса AirUnion (в него входят "КрасЭйр" и "Домодедовские авиалинии") Иван Попов. По его словам, комиссия, которая проверяла Ил-96-300 во время остановки полетов, дефектов не обнаружила.

Генеральный директор Воронежского авиастроительного объединения (ВАСО), производящего Ил-96-300, Михаил Шушпанов согласился, что статистика "Аэрофлота" по отказам Ил-96-300 действительно хуже, чем у AirUnion. "Аэрофлот" эксплуатирует 10-12-летние самолеты и техническое обслуживание проводит своими силами. В то же время парк AirUnion более новый, а обслуживает его специально созданная компания "ИФК-техник", - объяснил Шушпанов. Ведущий специалист ОАО "НИИ экономики авиационной промышленности" Олег Пантелеев согласился с тем, что причиной плохих показателей аэрофлотовских "Илов" может быть подход компании к техническому обслуживанию. "Запчасти, находящиеся у "Аэрофлота", произведены раньше тех, что предлагает "ИФК-техник", и они не обеспечивают такого уровня безотказности", - отметил он.

Несмотря на заявления Окулова, "Аэрофлоту" все же придется пополнять этими самолетами свой флот. Как писал "Бизнес", в прошлом году "Аэрофлот" и лизинговая компания "Ильюшин финанс Ко" (ИФК) утвердили контракт на поставку шести самолетов Ил-96-300 на сумму \$344,5 млн. В августе сделку официально одобрил совет директоров авиакомпании, в сентябре она получила одобрение собрания акционеров. Однако авиаперевозчик до сих пор не начал перечисления авансовых платежей. Сейчас "Аэрофлот" постоянно затягивает исполнение контракта, иногда под весьма формальными предлогами. И заявления Окулова могут быть элементом торга. Показав не слишком устойчивые позиции продавца, заказчик может добиться, чтобы компании предоставили более выгодные условия сделки", - считает Олег Пантелеев.

источник: газета "Бизнес"
14.03.06

КУБА ПОЛУЧИТ ЕЩЕ ПЯТЬ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

"Ильюшин финанс Ко" (МФК) согласовала условия поставки для авиакомпании Cubana пяти российских самолетов. Речь идет о двух пассажирских Ил-96-300, двух Ту-204-100 и одном грузовом Ту-204С. Условия сделок были согласованы в ходе переговоров генерального директора российской лизинговой

компании Александра Рубцова с президентом Кубы Фиделем Кастро. Сумма сделки не сообщается. Как заявили в ИФК, в течение месяца протокол переговоров может обрести форму твердого контракта

источник: газета "Бизнес"
16.03.05

РОСОБОРОНЭКСПОРТ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОКУПКЕ ПАКЕТА АКЦИЙ ВСМПО-АВИСМА

Рособоронэкспорт ведет переговоры о покупке пакета акций ВСМПО-Ависма, сообщил гендиректор Рособоронэкспорта Сергей Чemezov.

"Мы хотим приобрести максимально больший пакет - минимум блокирующий - у нынешних акцио-

неров", - сказал Чemezov в пятницу журналистам.

Корпорация Ависма занимает около одной трети мирового титанового рынка.

источник: РИА "Новости"
17.03.06

"АЭРОФЛОТУ" ПРЕДЛОЖЕНО ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИЛ-96-300

Приобретение "Аэрофлотом" шести новых самолетов Ил-96-300 может быть отложено еще на несколько лет. Как стало известно, лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) предложила перевозчику заменить фигурирующую в договоре лизинга этих самолетов, согласованном в прошлом году, модификацию Ил-96-300 на Ил-96-400 - экономически более эффективную, но пока не сертифицированную. Если "Аэрофлот" согласится, сумма контракта, составляющая сейчас \$344,5 млн., может вырасти, а сам договор вновь отправится проходить корпоративные процедуры одобрения сделки.

Как рассказал гендиректор ИФК Александр Рубцов, неделю назад компания начала с "Аэрофлотом" новый раунд переговоров, касающихся сделки лизинга шести Ил-96. "Мы сделали предложение по замене 300-х машин (Ил-96-300.-Ъ) на 400-е, поскольку считаем, что они более эффективны по удельным экономическим характеристикам", - сообщил господин Рубцов. По его словам, Ил-96-400 будет длиннее и вместительнее предыдущей модели (332-340 мест против 252 мест в Ил-96-300).

Новая модификация предлагает кабину, рассчитанную на двух членов экипажа, улучшенный дизайн интерьера салона, снижение веса снаряженного лайнера на 3 т, а расхода топлива - на 1,5% (за счет модернизации двигателей ПС-90). "Все это в совокупности делает из Ил-96 продукт совсем другого качества, - говорит господин Рубцов. - Мы считаем, что эта машина будет более эффективна на маршрутной сети "Аэрофлота", так как может быть задействована и в сегменте Ил-86 - на среднемагистральных маршрутах для обслуживания туристического потока внутри России, на рейсах в Турцию и Египет". Насколько Ил-96-400 будет дороже Ил-96-300, в ИФК пока не раскрывают. Предложение уже отправлено в "Аэрофлот". Первое его обсуждение с перевозчиком должно состояться на следующей неделе, после возвращения делегации ИФК из Гаваны.

Отметим, что контракт ИФК с "Аэрофлотом" по поставке Ил-96 не реализуется с 1999 г. В прошлом году стороны наконец согласовали все его условия. В

августе сделку официально одобрил совет директоров авиакомпании, в сентябре она получила одобрение собрания акционеров, однако до сих пор перевозчик так и не начал перечисления авансовых платежей. В связи с почти двухмесячным запретом на эксплуатацию Ил-96, вводимым в 2005 г. Ространснадзором, "Аэрофлот" потребовал от ИФК дополнительных гарантий надежности ряда агрегатов и систем самолета. В компании утверждают, что готовы их предоставить, однако контракт не реализуется. В пресс-службе "Аэрофлота" вчера подтвердили, что получили предложения ИФК, но сформулировать свое отношение к ним не смогли. "Этот вопрос рассматривается, - пояснили в пресс-службе. - Когда будет решение, пока неизвестно".

Отметим, что проект стратегической программы развития самолетного парка "Аэрофлота" до 2010 г. предполагает отказ от эксплуатации существующего парка из шести Ил-86 и передачу их на баланс чартерной дочерней компании, которая должна быть создана до конца года. Не исключено, что и Ил-96-300, которые уже есть у "Аэрофлота", будут переориентированы на чартерные рейсы. По крайней мере, в качестве перспективного дальнемагистрального самолета перевозчик с 2005 г. выбирает между Boeing 787 и Airbus 350.

"Замена Ил-96-300 на Ил-96-400 - опция, право выбора за Аэрофлотом, - говорит Александр Рубцов. - Если наше предложение не устроит компанию, мы будем делать для нее Ил-96-300 в соответствии с нашими контрактными обязательствами. Хотя с точки зрения здравого смысла Ил-96-400 выгоднее Аэрофлоту, и нам интереснее развивать новый продукт, более востребованный на рынке".

В ИФК говорят, что сертификация Ил-96-400 состоится летом 2007 г. для грузовой, а чуть позже для пассажирской версии лайнера. От серийного выпуска Ил-96-300 после этого ИФК планирует отказаться.

*источник: газета "Коммерсантъ"
10.03.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПРИНЯТ КОЛДОГОВОР НА 2006-2007 ГГ.

В ЗАО "Авиастар-СП" прошла конференция трудового коллектива по итогам деятельности в рамках производственных отношений в 2005 г. На конференцию было избрано 205 делегатов. О конкретных результатах работы довольно обстоятельно проинформировали директор по персоналу, председатель комиссии по контролю за выполнением колдоговора Николай Курманаев и представитель трудового коллектива председатель профкома Нина Ерахтина. Отмечено, что основным результатом работы в прошлом году стали строительство и передача в эксплуатацию четырех лайнеров новой перспективной модификации Ту-204-300, выполнение контрактов с Пермским моторным заводом, по направлению продукции машиностроения, предоставлению услуг не самолетной тематики. По сравнению с 2004 г. зарплата самолетостроителей увеличилась на 14,5%, а у

вспомогательных работников и технических исполнителей - на 30-32%. В коллективе хорошо понимают, что вознаграждение за труд опирается на экономическую базу. На конференции трудового коллектива звучали здравые предложения - искать резервы роста производительности труда. И, прежде всего, использовать те рычаги, которые зависят от работы каждого самолетостроителя.

Собрание посчитало колдоговор, работающий с 2003 по 2005 г., выполненным в целом и признало работу комиссии по его контролю удовлетворительной. Утвержден новый договор между работодателем и трудовым коллективом на 2 года.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
13.03.06*

КАК РУССКИЙ "ИЛ" КУБУ ПОКОРИЛ

7 марта из России на Кубу вылетит пассажирский лайнер Ил-96-300. Казалось бы, что особенного: обычный рейс Москва - Гавана. Но... До сегодняшнего дня на Ил-96-300 летали исключительно российские авиакомпании. На мировой рынок "Илы" не пускали западные конкуренты. И вот наконец-то кордон прорван! Из "Шереметьево" впервые взлетел не российский, а иностранный Ил-96-300. Его построили в Воронеже по заказу авиакомпании Cubana de Aviation. Тем самым Россия завершила свой первый с постсоветских времен международный контракт на поставку за рубеж пассажирских авиалайнеров.

- Жаль, конечно, что 8 Марта придется встречать далеко от наших женщин, - шутит гендиректор лизинговой компании "Ильюшин-Финанс" Александр Рубцов, - но это, знаете, как в песне: первым делом самолеты, девушки - потом.

Действительно, мы привыкли слышать, что в России самые красивые девушки и боевые самолеты. А вот наше гражданское авиастроение, оставшись в 90-х годах без государственной поддержки, сильно сдало позиции. И не только на международном авиарынке, даже на своем собственном наши "Илы", "Ту" и "Яки" потеснили европейские "Эрбасы" и американские "Боинги". Борьба за господство в небе идет жесточайшая. Ил-96-300 - единственный дальнема-

гистральный (до 11 000 км) самолет, способный отстаивать позиции России в этой борьбе. А потому западным конкурентам очень хочется выпеснить "Илы" с мирового рынка. Именно на это, уверены многие специалисты, и был направлен недавний скандал с запретом полетов сначала президентского, а затем и всего парка Ил-96-300. Когда после запрета полеты снова возобновились, нашим авиастроителям пришлось заново доказывать конкурентоспособность своего продукта. В том числе и по кубинскому контракту, так как он оказался под угрозой. Была выполнена специальная программа испытаний. Российский и кубинский экипажи остались довольны машиной.

Причем довольны настолько, что Гавана решила закупить еще два самолета. Дополнительно. Заказчики считают, что самолет отвечает самым высоким стандартам. В том числе и требованиям защиты от террористической угрозы. На нем, к примеру, установлено устройство "Фонтан" - переносной контейнер со специальной эмульсией, поглощающей энергию взрыва. Если бомба мощностью от 400 г до 5 кг тротила взорвется в таком "Фонтане", то взрыв не нанесет существенного урона самолету, и он сможет совершить аварийную посадку.

*источник: газета "Московский Комсомолец"
07.03.06*

"ТРАНСАЭРО" ОЖИДАЕТ ПОСТУПЛЕНИЯ САМОЛЕТОВ ТУ-214 ПОСЛЕ АВГУСТА

Авиакомпания "Трансаэро" ожидает поступления первых самолетов Ту-214 не ранее августа 2006 г. Об этом заявила, выступая на коллегии Росавиации, гендиректор авиакомпании Ольга Плешакова, сообщает "ПРАЙМ-ТАСС". По ее словам, ранее поставка первого самолета ожидалась еще в декабре 2005 г. По ее словам, задержка вызвана проблемами завода-производителя. Самолеты производятся на Казанском авиационно-производственном объединении. Всего

"Трансаэро" заказала 10 Ту-214. Сделка осуществляется через финансовую лизинговую компанию.

На данный момент "Трансаэро" эксплуатирует только зарубежную авиатехнику. Всего, согласно контракту, "Трансаэро" должна получить 10 самолетов Ту-214.

*источник: газета "Деловой Петербург"
06.03.06*

НОВЫЕ АКЦИИ "ИЛЮШИН ФИНАНС КО" ОСТАЛИСЬ ПОД АРЕСТОМ

Вчера Арбитражный суд Москвы фактически отказался снять арест с 10 305 (около 10%) акций ОАО "Ильюшин Финанс и Ко" (ИФК), принадлежащих ЗАО "Национальная резервная корпорация". Акции были арестованы Генпрокуратурой 26 июля 2005 года в рамках уголовного дела в отношении менеджмента ИФК (недавно суд признал возбуждение этого дела незаконным). Между тем в октябре ИФК произвело допэмиссию акций, увеличив уставный капитал. Прежние акции номинальной стоимостью 5 руб. были аннулированы и конвертированы в акции номиналом в 55, 6 тыс. руб. с другим регистрационным номером. Генпрокуратура новые акции спе-

циально не арестовывала, однако регистратор - Национальная регистрационная компания - сам заблокировал по ним операции. Акционеры заявили в суде, что арест, наложенный на старые акции, не может автоматически распространяться на новые. Однако представители регистратора при поддержке прокуратуры настояли, что такая позиция, если ее поддержит суд, позволит при помощи допэмиссии легко уводить акции из-под ареста. С этими доводами суд согласился

*источник: газета "Коммерсантъ"
14.03.06*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ НПО "САТУРН" УТВЕРДИЛ РЕШЕНИЕ О ВЫПУСКЕ ОБЛИГАЦИЙ СЕРИИ 02 НА СУММУ 2 МЛРД. РУБ.

Совет директоров ОАО "НПО "Сатурн" утвердил решение о выпуске облигаций серии 02 в количестве 2 млн. шт., сообщается в информационных материалах общества. Номинал одной облигации выпуска - 1 тыс. руб. Облигации будут размещаться по открытой

подписке по цене 100% от номинала. Срок обращения выпуска 1825 дней.

*источник: ИА "Финмаркет"
22.03.06*

"АВИАКОР" ОБЕСПЕЧИТ АВИАКОМПАНИЮ "ЯКУТИЯ" САМОЛЕТАМИ АН-140-100

Самарский авиационный завод "Авиакор" поставит авиакомпании "Якутия" в 3-4 квартале 2006 г. три новых самолета Ан-140-100. В дальнейшем в Республику Саха предполагается поставить еще 9 таких машин.

Как сообщили Агентству национальных новостей в пресс-службе ОАО "Авиакор - Авиационный завод", пока подписан договор на поставку заводом "Авиакор" авиакомпании "Якутия" трех самолетов АН-140-100. Самолеты должны быть поставлены в течение 3-го и 4-го кварталов 2006 г.

Финансовая лизинговая компания выкупит самолеты у ОАО "Авиакор" в течение года и передаст их в лизинг авиакомпании на 15 лет. Поставка предполагает задействование механизма государственного субсидирования части лизинговых платежей на федеральном и региональном уровнях. Договор подписан в соответствии с соглашением о введении в эксплуатацию нового регионального самолета Ан-140 в транспортный комплекс Республики Саха (Якутия), заключенном на международном авиасалоне "МАКС" в августе 2005 г. На самарском заводе уже

приступили к сборке новых машин. В руководстве предприятия не скрывают, что для завода это очень перспективный заказ. Для того, чтобы вовремя поставлять модернизированные лайнеры, на предприятие планируется привлечь дополнительную рабочую силу, молодежь. Самолет Ан-140-100 должен заменить уже устаревшие Ан-24 и Як-40. Летать на этих самолетах, сделанных еще в 60-е годы прошлого века, становится рискованно.

Республика Саха станет первым регионом, где будут летать Ан-140-100. Три этих самолета станут первыми лайнерами этого типа, поступившими в предприятия воздушного транспорта России. После их введения в эксплуатацию предполагается поставка в Республику Саха еще четырех самолетов Ан-140-100 в 2007 г., а в дальнейшем - еще пяти таких машин. На новых самолетах, по просьбе заказчика, будут установлены новейшие системы метеолокации.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
09.03.06*

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

10 марта 2006 года состоится визит Президента РФ Владимира Путина в Алжир.

В ходе визита планируется подписание контрактов в сфере военно-технического сотрудничества на сумму примерно \$4 млрд. Практически парафированы контракты на поставку 40 истребителей МиГ-29 СМТ, 28 истребителей Су-30 МК, 16 учебно-боевых самолетов Як-130, восьми дивизионов зенитно-ракетных систем С-300 ПМУ и примерно 40 танков Т-90. Все эти сделки будут окончательно одобрены после визита Владимира Путина.

Учебно-боевые самолеты Як-130 - один из наиболее перспективных проектов как с точки зрения поставки для нужд ВВС РФ, так и для экспортных поставок. Потенциальный спрос на мировом рынке на самолеты класса УБС Як-130 эксперты оценивают в 2500 единиц в период до 2020 года.

Як-130 после установки дополнительного оборудования может быть использован в качестве легкого штурмовика. Он способен нести боевую нагрузку весом до 3 тонн и оборудован репрограммируемой системой дистанционного управления с четырехкратным резервированием. Большая тяговооруженность обеспечивает самолету высокие установившиеся маневренные перегрузки, взлетные характеристики и скороподъемность.

Як-130 позволяет выполнять все маневры существующих истребителей в дозвуковом режиме, обучая тем самым пилотов четвертого и пятого поко-

лений истребителей. Двигатель АИ-222-25, предназначенный для современных учебно-тренировочных и легких боевых самолетов Як-130, был разработан Запорожским машиностроительным КБ "Прогресс" в кооперации с ФГУП "ММПП "Салют".

Двигатели обеспечивают максимальную безопасность выполнения полетов и высокую боевую эффективность при длительном сроке службы и низких эксплуатационных расходах. По требованию заказчика двигатели могут быть укомплектованы соплом с управляемым вектором тяги, а также модифицированной форсажной камерой. В 2006 году ФГУП "ММПП "Салют" приступил к серийному производству двигателя АИ-222-25.

Сегодня ФГУП "ММПП "Салют" - крупнейшее российское специализированное предприятие по разработке, изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31ФФПФН (для самолетов семейства Су), по ремонту АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производству и последующему техническому обслуживанию газотурбинных установок и газоперекачивающих станций (ГЭ-25У, ГТУ-10-31С, ГТУ-89, МЭС-60).

*источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
09.03.06*

"ИРКУТ" УВЕЛИЧИТ ЗАЕМ В СБЕРБАНКЕ

Акционеры НПК "Иркут" на заочном внеочередном собрании 28 апреля планируют одобрить увеличение кредитного лимита компании в Сбербанке до \$554 млн., говорится в официальных материалах корпорации. Дату проведения собрания утвердил совет директоров "Иркута" на заседании 3 марта. Кре-

дитный лимит открыт под индийский контракт "Иркута" на поставку в эту страну самолетов СУ-30МК. Агентом по этому контракту выступает "Рособоронэкспорт".

*источник: газета "Ведомости"
07.03.06*

15 МАРТА 2006 ГОДА СОСТОЯЛОСЬ ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ОАО "КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ"

15 марта 2006 г. в Москве состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО "Корпорация "Иркут" с предварительным направлением бюллетеней для голосования.

Общее собрание избрало новый Совет директоров в следующем составе:

- Безверхний Валерий Борисович, Первый Вице-президент ОАО "Корпорация "Иркут", Президент НП "Объединенный авиастроительный консорциум";
- Власов Вадим Игоревич, Генеральный директор ООО "ЕАДС";
- Демченко Олег Федорович, Президент ОАО "Корпорация "Иркут", Генеральный директор ОАО "ОКБ им. А.С. Яковлева";
- Ковальков Владимир Васильевич, Генеральный директор Иркутского авиационного завода - филиала ОАО "Корпорация "Иркут";
- Лямцев Евгений Владимирович, начальник управления фондовых операций Московского филиала КБ "Русьрегионбанк";
- Погосян Михаил Асланович, Генеральный

директор ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", Генеральный директор ОАО "ОКБ Сухого";

- Полетаев Максим Владимирович, Председатель Правления "Байкальского банка" Сбербанка РФ;
- Пономарев Алексей Константинович, директор ФГУП "Межведомственный аналитический центр";
- Федоров Алексей Иннокентьевич, Генеральный директор - Генеральный конструктор ФГУП "РСК "МиГ";
- Цивилев Сергей Викторович, первый заместитель Генерального директора - Генерального конструктора ФГУП "РСК "МиГ";
- Чемезов Сергей Викторович, Генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт".

В этот же день состоялось первое заседание нового Совета директоров, на котором Председателем Совета избран А.И. Федоров, его заместителем - О.Ф. Демченко.

*источник: ОАО "НПК "Иркут"
15.03.06*

EADS ВВОДИТ СВОИХ ЛЮДЕЙ В "ИРКУТ"

Сегодня на внеочередном собрании акционеров корпорации "Иркут" будет принято решение о досрочном прекращении работы нынешнего и избрании нового совета директоров компании.

Причиной созыва собрания акционеров послужила сделка по передаче 10% акций корпорации российского производителя самолетов европейскому авиастроительному холдингу EADS, закрытая в конце прошлого года. Это дало повод новому акционеру провести в совет директоров "Иркута" своего представителя. Им станет Вадим Власов, который занимает должность генерального директора ООО "ЕАДС", российской "дочки" EADS. Как утверждают в "Иркуте", вместе с ним в совет директоров компании придет еще один представитель от миноритарных акционеров.

Научно-производственная корпорация "Иркут", ранее носившая название ИАПО, - второй по величине российский производитель военных самолетов, специализирующийся на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолета-амфибии Бе-200. В состав корпорации входят Иркутский авиационный завод, ТАНТК имени Бериева, КБ "Иркут АвиаСТЕП", а также приобретенное в 2003 г. ОКБ имени Яковлева. По итогам 2004 г. выручка компании составила 622 млн. долл., чистая прибыль - 67,3 млн. долл.; капитализация - 615 млн. долл.; портфель заказов корпорации - 3,9 млрд. долл. Менеджмент "Иркута" и аффилированные с ним структуры владеют контрольным пакетом акций компании.

Сегодня должно состояться внеочередное собрание акционеров "Иркута". Собственники компании примут решение о досрочном прекращении работы нынешнего совета директоров и избрании нового. Его состав пополнится двумя новыми членами, при этом нынешние директора, по всей видимости, сохранят свои посты. На одно из новых кресел претендуют пять человек, которые хотят представлять интересы миноритарных акционеров, владеющих в общей слож-

ности около 20% акций корпорации. Как говорят в компании, в совет директоров также войдет Вадим Власов - генеральный директор ООО "ЕАДС" (российской "дочки" европейского авиастроительного холдинга EADS).

Фактически сегодняшнее собрание акционеров организуется как раз для того, чтобы г-н Власов занял новый пост.

Представители "Иркута" подтвердили RBC daily, что причиной созыва собрания акционеров послужила сделка по передаче 10% акций авиастроительной корпорации EADS, закрытая 16 декабря прошлого года. Сумма сделки составила 65,3 млн. долл. Уже тогда европейский производитель не скрывал, что выкуп пакета акций был ему необходим для вхождения в совет директоров "Иркута".

Впрочем, Грегор Курселл из международного отдела по работе со СМИ компании EADS пояснил RBC daily, что ввести представителя европейского авиапроизводителя в совет директоров "было идеей российской стороны". По его словам, менеджмент "Иркута" интересуется опытом европейского производителя в свете недавнего подписания президентом России документов по созданию Объединенной авиастроительной корпорации.

"Введение в совет директоров представителя EADS связано не с желанием получить контроль над предприятием, а с возможностью более быстрого обмена мнениями с "Иркутом". Его участие только укрепит партнерские отношения между менеджментом "Иркута" и EADS", - сказал Грегор Курселл. Генеральный директор ООО "ЕАДС" Вадим Власов вчера отказался давать RBC daily любые комментарии по этому поводу.

*источник: газета "RBC Daily"
15.03.06*

АКЦИОНЕРЫ "МОТОРОВ" ОБСУДИЛИ ПЛАН ПЦД

Как стало известно "Ъ", 28 февраля в Роспроме состоялось консультативное совещание крупнейших акционеров холдинга "Пермские моторы" (ПМ), на котором обсуждалась концепция создания ОАО "Пермский центр двигателестроения" (ПЦД). По данным "Ъ", в совещании приняли участие представители Внешторгбанка, Pratt & Whitney, ФГУП "Центра имени Хруничева", от государства в совещании участвовал замглавы Роспрома Станислав Пугинский. Как сообщил источник, близкий к "Пермским моторам", на совещании ВТБ представил свою концепцию создания ПЦД. Она предусматривает владение государ-

ством в ПЦД 25% плюс 1 акция уставного капитала (блокирующий пакет), остальные - 75% минус 1 акция - частным акционерам "Пермских моторов". Предполагается, что акционеры ПМ оплатят свой взнос в уставный капитал ПЦД своими моторными активами. Как выяснил "Ъ" по итогам совещания, Центр имени Хруничева и P&W предложили Внешторгбанку до 10 марта предоставить им полный перечень документа создания ПЦД.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
03.03.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ РАБОТЫ В ФЕВРАЛЕ

Основной темой очередного расширенного совещания руководящего состава ЗАО "Авиастар-СП" стали итоги работы в феврале. План по товарным объемам заводом перевыполнен на 14,4%, возросли показатели выполнения суточного графика как по основным изделиям, так и по сторонним заказам. На 9,7% повысился коэффициент выполнения норм, по сравнению с январем. Увеличилась выработка одного основного рабочего сделщика. Продолжился рост заработной платы, у основных рабочих по сравнению

с январем она повысилась на 658 руб.. В феврале на завод принято 67 учеников рабочих профессий.

Директор по производству И. Аминов поставил перед коллективом задачи на март по строительству самолетов семейства Ту-204 и доработкам Ан-124-100 "Руслан".

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
13.03.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" НАЗВАНЫ ЛУЧШИЕ УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

В ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги смотр-конкурса на звание "Лучший уполномоченный по охране труда-2005", посвященного 100-летию профсоюзного движения в России и 15-летию образования Федерации независимых профсоюзов.

Благодаря активной работе 108 уполномоченных по охране труда на заводе крайне низок процент

травматизма. Победителями конкурса стали инженер-технолог Ирина Зюзякина, испытатель электромашин и аппаратов Нина Ключева и гальваник Галина Благодарова, которым вручены премии в размере от 700 до 1000 рублей.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
20.03.06*

ПЕРЕНОСИТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ ММПП "САЛЮТ" В РЫБИНСК НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО

Переносить производственные мощности ММПП "Салют" в Рыбинск не целесообразно, такое мнение высказал в ходе визита на московское предприятие председатель Совета Федерации Сергей Миронов, комментируя предложение Юрия Ласточкина об объединении "Салюта" и "Сатурна".

"Я не вижу в этом необходимости, - заявил Сергей Миронов. - Зачем переносить с места на место то, что хорошо работает. А в том, что "Салют" работает хорошо, я убедился в ходе сегодняшнего визита". По его словам "Салют" с 1912 года выпускает широкую номенклатуру продукции, включая авиационные двигатели. Сегодня здесь созданы двигатели для гражданских самолетов, которые отвечают современным требованиям ИКАО, и двигатели для боевой авиации, а также ведется работа в рамках создания двигателя пятого поколения". По словам Сергея Миронова, во время Великой отечественной войны "мы вынужденно переносили производства и убедились, какая это сложная задача". "Салют", по его словам, это не только технологии, оборудование, компьютеры и материалы. Здесь есть традиции, которые нарабатаны годами и

передаются из поколения в поколение. Их нельзя передать другому предприятию, а без них "производство будет сбиться и сбиться долго".

"Все, что хорошо работает, надо сохранять и не мешать развиваться", - заявил Сергей Миронов.

Он также отметил, что решение относительно того, как будут объединяться моторостроители в рамках реструктуризации российского авиапрома, пока не принято. "По поводу двигателей надо семь раз подумать, прежде чем принимать решение", - подчеркнул председатель Совета Федерации.

Как, в свою очередь, отметил генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев, на московской территории необходимо оставить высококвалифицированные кадры и высокие технологии "Салюта". "Точить болты здесь дорого и нецелесообразно. "Салют" должен остаться в Москве в качестве Центра газотурбостроения для разработки новых технологий и конструкций", - сказал он.

*источник: АРМС-ТАСС
13.03.06*

10 МАРТА 2006 ГОДА СОСТОЯЛСЯ ВИЗИТ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ С.М. МИРОНОВА НА ФГУП "ММПП "САЛЮТ"

В ходе визита г-н Миронов, ознакомившись с производственными мощностями, парком высокотехнологичного оборудования, новейшими разработками конструкторского бюро предприятия и готовой продукцией, сказал, что "именно на таких заводах как ФГУП "ММПП "Салют" готовится технологический задел для создания и производства двигателей для истребителей 5-го поколения".

В рамках визита обсуждались вопросы законотворческой деятельности Совета Федерации в сфере оборонно-промышленного комплекса, в частности, Закона "Об интегрированных структурах", направленные на повышение эффективности ОПК и реализации перспективных программ создания авиационной техники. Генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют" Юрий Елисеев озвучил планы по созданию "Федерального научно-производственного центра газотурбостроения "Салют". Участниками встречи также обсуждались механизмы исполнения нормативных актов в рамках государственного оборонного заказа. Руководство ФГУП "ММПП "Салют" выступило с предложениями по совершенствованию механизмов закрепления кадров на предприятиях оборонно-промышленного комплекса.

ФГУП ММПП "Салют" является одним из ведущих предприятий российского двигателестроения. Основное направление деятельности компании - разработка, производство, модернизация и сервисное обслуживание газотурбинных двигателей АЛ-31Ф/ФП/ФН (для истребителей семейства Су-27), АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению двигателей АИ-222-25 для УБС Як-130, Д-436Т и его модификации (для самолетов Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для самолетов Ан-70, Ан-180 и Бе-42), газотурбинных установок и газоперекачивающих станций (ГТЭ-25У, ГТУ-10-31С, ГТУ-89, МЭС-60) для нефтяной, газовой, энергетической отраслей промышленности.

Сегодня ФГУП ММПП "Салют" - это развитая производственная, научная и социальная структура, органично включенная в систему современного мегаполиса Москвы. В компании работают 12 тысяч специалистов. По итогам последних лет ФГУП ММПП "Салют" занимает лидирующую позицию среди крупнейших моторостроительных предприятий России (12,7 млрд. руб. в 2004 г.). Объем экспортных поставок ФГУП ММПП "Салют" в области военно-технического сотрудничества достиг \$38 млн. в 2005 г.

Свой отсчет ФГУП "ММПП "Салют" ведет с 1912 г., став первым в России заводом по серийному изготовлению авиационных двигателей. За это время на предприятии сформировалась одна из ведущих

школ российского авиастроения, объединяющая под своим началом мощный научно-производственный потенциал, который позволяет предприятию оставаться лидером в разработке авиационных двигателей 5-го поколения.

Учитывая современные тенденции развития экономики, ФГУП "ММПП "Салют" осваивает и развивает в своих КБ новые линии продукции для других отраслей промышленности, таких как военно-морской флот, железнодорожный транспорт, автомобилестроение, градостроение и экология.

Среди тем, над которыми успешно работают специалисты КБ, реверсивная судовая турбина, создание которой значительно повысит маневренные характеристики военных кораблей ВМФ России морской и океанской зоны типа "фрегат" и "эсминец".

Разработана и подготовлена к серийному производству уникальная экологически чистая установка по переработке твердых топлив, позволяющая решить проблему термической утилизации отходов, других твердых топлив, остро стоящую перед муниципальными образованиями, региональной энергетикой, нефтеперерабатывающей, химической и машиностроительной отраслями. Предприятие является эксклюзивным поставщиком опреснительных и озонаторных установок в страны Ближнего Востока.

Успешное развитие предприятия позволило создать Интегрированную Структуру ФГУП "ФНПЦ Газотурбостроения "Салют" на базе ФГУП ММПП "Салют", в состав которой вошли крупнейшие моторостроительные предприятия России, такие как Омский моторостроительный завод им. Баранова, МКБ "Гранит", НТЦ "НИИД", ОКБ "Горизонт", Приднестровский завод "Прибор" и др. Укрепляются и развиваются партнерские отношения не только с российскими организациями и предприятиями, но и с ведущими иностранными компаниями: General Electric, Pratt&Whitney, Snecma и др. Благодаря многолетнему тесному партнерству с украинскими предприятиями "Мотор Сич", ЗМКБ "Прогресс" и др. созданы двигатели АИ-222-25 для УБС Як-130, поставленного на вооружение ВВС России, Д-436Т и его модификации для самолетов Бе-200, Ту-334, Ан-148. Эти двигатели имеют значительные технические и финансовые преимущества по сравнению с аналогами как зарубежных, так и отечественных производителей авиадвигателей. Ведущие эксперты и аналитики ОПК прогнозируют реальную возможность для увеличения показателей по всем направлениям деятельности ФГУП ММПП "Салют".

источник:

компания "ФГУП ММПП "Салют"

13.03.06

СОВЕТНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ АЛЕКСАНДР БУРУТИН НАЧАЛ СВОЙ ВИЗИТ НА ММПП "САЛЮТ"

Советник Президента РФ Александр Бурутин начал свой визит на ФГУП "ММПП "Салют" с посещения механического и сборочного цехов.

Как планируется, в рамках визита Бурутин ознакомится с парком высокотехнологичного оборудования, новейшими разработками "Салюта" и широким спектром готовой продукции, включая модификации газотурбинного двигателя АЛ-31Ф для истребителей семейства "Су", АИ-222-25 для УБС Як-130, газотурбинные установки и газоперекачивающие станции

для нефтяной, газовой, энергетической отраслей промышленности и т.д. В ходе визита будут обсуждаться актуальные вопросы развития оборонно-промышленного комплекса России, в частности, механизмы, направленные на повышение эффективности ОПК, реализации перспективных программ создания авиационной техники.

источник: газета "ВПК"

22.03.06

У ЗАВОДА "САЛЮТ" ХОРОШЕЕ БУДУЩЕЕ

У завода "Салют" хорошее будущее. Такое мнение высказал журналистам Советник президента РФ по вопросам военно-технической политики Александр Бурутин в ходе визита на московское предприятие. По его словам, "Салют" сегодня "не просто завод. Это научно-производственное предприятие, которое включает несколько направлений как по оборонной, так и по гражданской тематике. За счет них "Салют" не просто выживает, но и развивается".

У ММПП "Салют", считает Александр Бурутин наиболее высокие показатели по техническому переоснащению. "У него есть и новое станочное оборудование, и новые технологии".

Поэтому, отметил советник президента РФ, когда государство будет принимать решения в области интеграции двигателестроения, все это будет учитываться. "Интеграция будет проводиться очень четко и грамотно, и ни в коем случае процессы по формиро-

ванию интегрированных структур неблагоприятным образом не коснутся таких успешно развивающихся предприятий, как "Салют", - подчеркнул он. В случае акционирования "Салюта", заявил Бурутин, этот процесс будет проводиться под строгим контролем.

"Салют" - стратегическое предприятие и изменение его формы собственности будет проходить через указ президента. И контроль с нашей стороны будет полный. Мы не позволим, чтобы предприятие было развалено", - заявил он. Бурутин также отметил, что, успешность работы предприятия, по его мнению, нельзя определять по форме собственности. Многое зависит от его руководства. "На данном предприятии руководитель на своем месте, работает эффективно и имеет планы, которые у меня вызывают уважение".

*источник: АРМС-ТАСС
22.03.06*

ТИТАНИЧЕСКОЕ УСИЛЕНИЕ

Как стало известно, представители государства начали переговоры с мажоритарными акционерами корпорации "ВСМПО-Ависма" о полной или частичной продаже госструктурам принадлежащих им бумаг. Вчера председатель совета директоров титановой корпорации Вячеслав Брешт подтвердил факт проведения переговоров. По-видимому, покупателями акций станут структуры, близкие к ФГУП "Рособоронэкспорт".

Сразу несколько источников, близких к переговорам, рассказали, что они начались две недели назад. По словам одного из них, переговоры находятся в начальной стадии - как такового коммерческого предложения пока не сделано. Пока обсуждаются варианты вхождения государства в капитал титановой корпорации, начиная от покупки у основных владельцев Вячеслава Брешта и Владислава Тетюхина от блокирующего до контрольного пакета акций корпорации и заканчивая вхождением в капитал через допэмиссию. По данным второго источника, переговоры могут привести к первым результатам в конце марта-начале апреля.

Вячеслав Брешт подтвердил факт проведения переговоров. Он также заявил, что готов полностью или частично продать свой пакет. Владислав Тетюхин обсуждать свои планы отказался. Но на днях он заявил СМИ, что "определенное участие (в корпорации.-) со стороны государства оправданно".

Источники утверждают, что со стороны властей переговоры ведет Роспром. Но глава Роспрома Борис Алешин в ответ заявил: "Ни я, ни другие представители Роспрома в них не участвуют". Возможно, нежелание Роспрома признавать свое участие в переговорах объясняется тем, что он является лишь посредником в этой сделке. Как говорят источники, конечным покупателем акций корпорации, скорее всего, выступит либо ФГУП "Рособоронэкспорт", либо его дочерняя компания.

Напомним, что в январе "Рособоронэкспорт" учредил совместно с ЗАО НПО "Авиатехнологии" компанию "АТ-Спецтехнологии", которая будет управлять формируемым под контролем государства металлургическим холдингом. Вчера в "Рособорон-

экспорте" и ЗАО НПО "Авиатехнологии" отказались обсуждать ситуацию вокруг "ВСМПО-Ависмы".

Отметим, что основными контрагентами корпорации являются Boeing и Airbus, контракты с которыми обеспечивают около 30% выручки "ВСМПО-Ависмы". Их беспокоит надежность поставок продукции титановой корпорации в случае ее фактической национализации.

"Поскольку участие "ВСМПО-Ависмы" в программе Boeing 787 (новый дальнемагистральный самолет, серийные поставки которого начнутся в 2008 году.-) является критическим для успеха нашего проекта, вопрос стабильности работы этого предприятия приоритетен для нас", - заявил президент Boeing по России и странам СНГ Сергей Кравченко.

Правда, по его словам, компания уже получила предварительные гарантии стабильности поставок от "госчиновников, отвечающих за промышленность".

"Нас заверили в том, что вне зависимости от вариантов реструктуризации "ВСМПО-Ависмы" сотрудничество продолжится, а ранее достигнутые договоренности будут выполняться", - заявил он.

Если сделка состоится, то претенденту на корпорацию - группе компаний "Ренова", видимо, придется прекратить все судебные разбирательства с Вячеславом Брештом и Владиславом Тетюхиным.

Стоит отметить, что юридических ограничений на движение акций "ВСМПО-Ависмы" из-за спора "Реновы" и акционеров титановой корпорации фактически уже нет. Сегодня арбитражный суд Свердловской области наверняка удовлетворит ходатайство "Реновы" о снятии ареста почти с 70% акций титановой корпорации.

Примечательно, что в прошлом году с идеей включения "ВСМПО-Ависмы" в некий национальный холдинг выступала сама "Ренова". Андрей Шторх, официальный представитель "Реновы", заявил: "Мы говорили о том, что, с нашей точки зрения, будущее "ВСМПО-Ависмы" в интеграции в национальный холдинг, в который мы могли бы конвертировать титановую корпорацию в обмен на получение нами доли в самом холдинге".

*источник: газета "Коммерсантъ"
17.03.06*

ЛИДЕРСТВО ИЛИ СМЕРТЬ

В прошлом году российские заводы произвели восемь магистральных самолетов, а российская армия не закупила ни одной новой боевой авиамашины. Составляющие до сих пор костяк нашего перевозочного парка Ту-154 вот-вот совсем перестанут пускаться в Европу, которая блюдет покой своих граждан, а дефект тормозов Ил-96-300 угрожал даже не европейцам, а нашему президенту. Казалось бы, катиться дальше некуда. Приехали. То бишь прилетели.

Можно ли спасти российскую авиаиндустрию? Сама постановка этого вопроса подразумевает, что положительный ответ на "нулевой" вопрос "а надо ли ее вообще спасать?" уже получен. Для скептиков потрудимся привести свои аргументы на сей счет.

Авто- и авиапром - визитные карточки, фирменные лейблы развитой экономики. Страны, обладающие этими отраслями, считаются зрелыми, адекватными вызовам хозяйственного мейнстрима. К концу прошлого века по мере все более интенсивной эволюции лидирующих держав в постиндустриальный мир с его сдвигом акцентов и в производстве, и в потреблении от материальных продуктов и услуг к информационным автопром из этой связки начал выпадать. Степень сложности производства автомобиля, по крайней мере массового автомобиля, а не нишевых полууникальных продуктов и концепт-каров, поддерживающих шоу автосалонов, перестала расти. Соответственно, автопром в целом утратил роль магнита и продуцента передовых технологий. А вот авиапром и магнитом, и продуцентом остается. Это отличная "печка", разогревающая национальные прорывные и поддерживающие НИОКР, ядро кристаллизации сразу нескольких технологических школ - в двигателестроении, аэродинамике, авионике, теплотехнике, производстве новых материалов и шлейфе менее наукоемких направлений.

Кроме того, не стоит забывать, что в отличие от автопрома авиаиндустрия - отрасль "двойного назначения" и сохранение ее есть залог обороноспособности, особенно в нынешнюю эпоху не столько сухопутных, сколько авиакосмических войн.

САМОЛЕТ АН-74 ВНОВЬ В НЕБЕ КОРЯКИИ

В марте на Самарском авиастроительном заводе завершился капремонт грузопассажирского самолета Ан-74 с бортовым номером 74039 компании "Корьякавиа". После проведения летных испытаний летчики и бортмеханики из северного села Корф перегонят воздушное судно из Поволжья в Корякию. У этого самолета тяжелая судьба. 7 лет он простоял без движения в аэропорту поселка Оссора из-за неисправного двигателя. За это время пришли в негодность многие узлы и агрегаты. Специалисты "Корьякавиа" сумели своими силами произвести предполетный ремонт. Они получили допуск, проверили лайнер в небе, застраховали перелет до центра России и с помощью летчиков-испытателей государственного НИИ гражданской авиации смогли в июле прошлого года без проблем долететь до Самары. Это не единственный уникальный полет летчиков автономного округа. Не менее сложный случай был несколькими годами ранее. На Ан-74 вышла из строя штанга колеса, отремонтировать ее брались лишь в Киеве. Экипаж под

Наконец, ответ на вопрос, спасать ли наш авиапром, получен просто по факту. Похоже, досадная утрата национальной автомобильной промышленности, способной предложить стране и миру конкурентоспособный по экономичности и потребительским свойствам массовый товар и зарабатывать на этом предложении не унизительные "сборочные", а полноценные доходы, подтолкнула наши власти к решительным действиям. Долгожданная централизация ключевых авиастроительных активов в единую государственную компанию осуществлена. Стратегия развития отечественного авиапрома до 2015 года выработана и утверждена. Государство всерьез хочет добиться реанимации авиационной отрасли. Удастся ли ему сделать это?

Скажем прямо: с нынешним планом действий - скорее нет. Чиновничья концепция лишена амбиций и поэтому обречена на поражение. Ставка делается на резкое расширение выпуска дальнемагистральных машин двадцатилетней давности, уже сейчас практически утративших не только внешний, но и внутренний рынок. Увы, даже если на порядок увеличить предлагаемую сумму государственных вливаний в отрасль, Ту-204 не превратится в Boeing 787 - эти самолеты разделяет даже не одно, а два поколения развития авиационных технологий.

Гораздо более продуктивна стратегия нишевого лидерства - определение и поддержка секторов авиаиндустрии, которые: а) достаточно емки, в том числе имеют перспективу экспорта;

б) обладают большим производственно-технологическим опытом и заделами;

в) конкуренция в них на мировом рынке все-таки существует (в отличие от железобетонной дальнемагистральной дуополии Boeing - Airbus). Такие ниши есть, и перенацеливание на них госстратегии, безусловно, способно принести успех. Если, конечно, у управляющих вновь рожденного авиамонополиста найдется достаточно честолюбия.

*источник: журнал "Эксперт"
14.03.06*

управлением Сергея Сурнина сделал невозможное - с несколькими промежуточными посадками на дозаправку пилоты добрались и благополучно приземлились в столице Украины.

Обновленный Ан-74 будет выполнять регулярные рейсы по всему Камчатскому полуострову. Расходы по капитальному ремонту потянули на несколько миллионов рублей.. Скоростной и мобильный самолет сможет успешно работать на внутренних российских линиях, выполнять полеты за рубеж, осуществлять туристические рейсы. Главная надежда предприятия на сегодняшний день связана с выполнением указа Президента России Владимира Путина по развитию Корякии и Камчатки в рамках объединения двух регионов. На сегодняшний день у предприятия есть 6 вертолетов Ми-8, самолеты Ан-28.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
15.03.06*

ПРОВЕРКА "СУХОГО" ОКАЗАЛАСЬ ЛОЖНОЙ

Как стало известно RBC daily, аудитор Счетной палаты Михаил Бесхмельницын поспешил с заявлением о проверке финансовой деятельности компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС).

Как говорят в компании, соответствующей проверки не было и в ближайшем будущем не предвидится, а обвинения в ее отношении являются безосновательными, так как на строительство самолета RRJ "Сухой" не расходовал ни рубля из бюджетных средств. Впрочем, участники финансового рынка не исключают, что аудиторы все-таки решат проверить "Сухого", но лишь после того, как компания начнет тратить выделенные государством деньги.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) - дочерняя компания авиационного холдинга "Сухой". Компания является разработчиком регионального самолета RRJ (Russian Regional Jet). На данный момент вся линейка RRJ представлена шестью моделями. Первый полет намечен на ноябрь 2006 г., начало эксплуатации - на конец 2007-начала 2008 гг. Объем рынка самолетов семейства RRJ до 2023 г. оценивается в 5,4-5,6 тыс. единиц стоимостью около 100 млрд. долл., стоимость проекта - 750-770 млн. долл. Всего "Сухой", по самым скромным своим планам, собирается произвести не менее 700 таких самолетов.

В настоящее время компания уже заключила предконтрактные соглашения на поставку в 2007 г. 50-ти самолетов авиакомпания "Сибирь" (менеджмент заявляет, что покупать их не собирается), 30-ти - авиакомпания "Аэрофлот" (сделка до сих пор не прошла одобрение акционеров), 10-ти - Финансовой лизинговой компании, 7-ми - ФГУП "Почта России" и четырех - авиакомпания "Дальавиа".

В октябре прошлого года аудитор Счетной палаты Михаил Бесхмельницын заявил RBC daily и ряду печатных изданий, что в ближайшее время эта государственная структура должна была начать проверку финансовой деятельности компании "Гражданские самолеты Сухого".

Как заявлял тогда аудитор, проверка проекта RRJ должна была носить плановый характер - "просто очередь подошла".

По словам аудитора, ее целью был контроль распоряжения гарантиями правительства и траты бюджетных средств. В октябре Михаил Бесхмельницын сказал RBC daily, что только по итогам проверки будет видно, откуда брались деньги на реализацию проекта RRJ и сколько на него будет потрачено бюджетных средств.

"Но если окажется, что бюджетные деньги использовались не по назначению, то они будут возвращены государству", - предупреждал тогда аудитор Счетной палаты.

После этого среди участников рынка появилась информация о том, что проверка началась. Однако, как стало известно RBC daily, она оказалась ложной. Сразу несколько представителей ГСС и участников рынка, знакомых с финансами компании, подтвердили RBC daily, что проверки Счетной палатой в компании не проводилось. Как говорят в ГСС, ее не будет и в обозримом будущем, так как на строительство RRJ бюджетные средства не расходовались.

"Надо быть просто безумцем или неадекватным менеджером, чтобы перекидывать бюджетные средства с одного проекта на другой", - сказал RBC daily один из менеджеров "Сухого".

Официально в ГСС историю с громкими заявлениями представителя контрольно-счетной палаты не комментируют и избегают любых разговоров на эту тему. Директор по связям с общественностью ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" Ольга Каюкова только подтвердила RBC daily, что проверки чиновников не было.

Получить официальный комментарий у Михаила Бесхмельницына не удалось.

Письменный запрос по этому поводу от RBC daily, отправленный заказным письмом еще в январе, так и не дошел до адресата. Как говорят представители финансовых структур, несмотря на то, что бюджетные средства на проект RRJ не тратились, если проверка Счетной палатой была запланирована, то обязательно будет. По их предположениям, ее график был попросту сдвинут. Другим основанием для проведения новой проверки Счетной палатой может стать тот факт, что частью акций предприятия владеет государство.

"Эту проверку могли инициировать высокопоставленные чиновники правительства", - предположил в беседе с корреспондентом RBC daily управляющий партнер компании "2К Аудит - Деловые консультации" Иван Андриевский. Однако, как говорят в ГСС, напрямую в капитале компании государство не представлено, а значит формальных причин для проверки расходования средств на проект RRJ в 2005 г. не существует.

*источник: газета "RBC Daily"
17.03.06*

НА ВООРУЖЕНИЕ ВВС РОССИИ ПОСТУПАТ НОВЕЙШИЕ САМОЛЕТЫ СУ-34

До 2010 г. на вооружение ВВС России поступит полк новейших фронтовых бомбардировщиков Су-34, заявил РИА Новости во вторник Главнокомандующий ВВС Владимир Михайлов.

"К 2010 году в соответствии с заключенным трехлетним государственным контрактом ОАО НАПО имени Чкалова, который входит в холдинговую компанию, будет изготовлен и передан на вооружение ВВС полк Су-34", - сказал Михайлов. По его словам, они в будущем заменят стоящие сейчас на вооруже-

нии фронтовые бомбардировщики Су-24.

Су-34 способен в любых метеоусловиях, независимо от времени суток, эффективно поражать цели, в том числе и точечные, с применением всей номенклатуры авиационных боеприпасов.

"Возможность использования различных боеприпасов делает Су-34 уникальным средством поражения практически всех целей", - отметил Главнокомандующий.

*источник: РИА "Новости"
21.03.06*

НА ВООРУЖЕНИЕ ВВС РФ ПОСТУПИТ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ "СУ"

Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" завершит в ближайшие месяцы модернизацию турбореактивного двигателя АЛ-31Ф, которым будут оснащаться самолеты семейства "Су", заявил гендиректор предприятия Юрий Елисеев.

"Уже в ближайшие месяцы на вооружение ВВС России должен поступить двигатель АЛ-31Ф М1 с тягой на тонну больше и с ресурсом в два раза больше того, что имеет сегодня российская армия", - сказал Елисеев в ходе визита на завод председателя Совета Федерации Сергея Миронова.

По словам главы "Салюта", двигатель очень удачно прошел стендовые испытания, а полеты на самолете-лаборатории завершились без замечаний.

"Осталось на полтора-два месяца работы, чтобы госкомиссия оформила акт о приемке двигателя", - отметил Елисеев.

Гендиректор также сообщил о планах по созданию Федерального научно-производственного центра газотурбостроения Салют.

"Ценность завода заключается в концентрации на нашем предприятии высокоинтеллектуального и

высококвалифицированного персонала: мы планируем, что "Салют" будет развиваться как федеральный центр по газотурбостроению", - сказал Елисеев.

"Здесь должны создаваться новые конструкции и отрабатываться новые технологии, которые будут передаваться дальше - на серийные производства в другие города", - подчеркнул он.

В рамках визита Миронова были обсуждены вопросы законодательной деятельности Совета Федерации в оборонно-промышленной сфере, в частности закона "Об интегрированных структурах", направленной на повышение эффективности ОПК и реализацию перспективных программ создания авиационной техники.

"Именно на таких заводах, как "Салют", готовится технологический задел для создания и производства двигателей для истребителей пятого поколения", - сказал спикер верхней палаты российского парламента, ознакомившись с производственными мощностями, оборудованием, разработками КБ предприятия и готовой продукцией.

*источник: РИА "Новости"
13.03.06*

ЛЕТЧИКИ ЗАЛОЖИЛИ КРУТОЙ КОНТРАКТ

Как вчера стало известно "Ъ", Министерство обороны РФ планирует в ближайшее время заключить с ОАО "Роствертол" контракт на поставки ударных вертолетов Ми-28Н ("Ночной охотник") для ВВС РФ. Предполагается, что до 2010 г. ростовское предприятие изготовит порядка 50 машин этого типа. Аналитики считают, что сумма этой сделки может составить порядка \$600-700 млн. По данным экспертов, известие о предстоящем контракте пока не вызвало на фондовом рынке ажиотажа вокруг ценных бумаг "Роствертола", тем не менее, они предсказывают их устойчивый рост уже в ближайшее время.

Как сообщили "Ъ" в пресс-службе ОАО "Роствертол", решение о заключении контракта было принято на заседании госкомиссии по итогам первого этапа государственных испытаний вертолета, закончившихся в начале марта. Эту информацию "Ъ" подтвердил начальник пресс-службы ВВС РФ полковник Александр Дробышев. По его словам, речь идет о заключении трехлетнего контракта между Минобороны РФ и "Роствертолом" на поставку вертолетов для ВВС России. Уже на первом этапе ВВС получат более 20 вертолетов Ми-28Н.

В декабре 2005 года в ходе первого демонстрационного полета Ми-28Н в Ростове главком ВВС Владимир Михайлов заявил о том, что к 2010 г. в ВВС будет уже около 50 Ми-28Н. До этого же он неоднократно заявлял о намерении заказать "Роствертолу" порядка 300 Ми-28. Не исключено, что предстоящий контракт станет первым в ходе запланированного перевооружения ВВС.

Как рассказали "Ъ" на предприятии, разработка Ми-28Н велась с 1993 г. Его особенностью является интегрированный комплекс бортового оборудования, позволяющий выполнять полеты ночью на предельно малых высотах. По утверждению гендиректора "Роствертола" Бориса Слюсаря, в настоящий

момент уже существует линейка различных модификаций Ми-28, которые могут быть выполнены по желанию заказчика. В том числе и Ми-28НЭ - для экспортных поставок. Господин Слюсарь сообщил "Ъ", что заинтересованность в приобретении "Ночного охотника" уже выразили представители Алжира, а также Индия и Китай. Однако, судя по всему, первый действительно крупный контракт на поставку этой машины будет заключен именно с МО РФ. В настоящий момент господин Слюсарь находится в Москве, где обсуждает его детали с представителями министерства.

На самом предприятии сумму предстоящего контракта не разглашают. По мнению же генерального директора ростовского представительства инвестиционной компании "Тройка-Диалог" Ивана Ковалева, она может варьироваться в пределах \$600-700 млн. При этом, полагает господин Ковалев, у машины есть еще и серьезный экспортный потенциал.

Учитывая, что до 2006 года "Роствертол" изготавливал всего 5-6 машин в год, полученных по контракту средств предприятию хватит для проведения масштабной модернизации и полной загрузки всех своих производственных мощностей, считает господин Ковалев. По мнению экспертов, известие о предстоящем контракте пока не вызвало ажиотажа на фондовом рынке вокруг ценных бумаг "Роствертола". Согласно оценкам специалистов "Тройки-Диалог", на сегодняшний день на фондовом рынке справедливой ценой за бумаги "Роствертола" будет 20 центов за акцию. Но рост их стоимости предсказывается практически всеми биржевыми аналитиками.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
13.03.06*

НА ВООРУЖЕНИЕ ВВС РОССИИ ПОСТУПАТ СОВРЕМЕННЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ МИ-28Н

Строевые части ВВС России в кратчайшие сроки будут оснащены новыми боевыми вертолетами Ми-28Н, сообщил РИА Новости в четверг начальник пресс-службы военно-воздушных сил Александр Дробышевский.

По его словам, на заседании госкомиссии в главном штабе ВВС под председательством главнокомандующего ВВС генерала армии Владимира Михайлова было принято решение о завершении первого этапа государственных испытаний Ми-28Н.

Выданное предварительное заключение "позволяет развернуть серийное производство вертолетов на заводе Росвертол в Ростове-на-Дону и в кратчайшие сроки осуществить переоснащение строевых частей ВВС новыми вертолетами Ми-28Н", сообщил начальник пресс-службы. По данным ВВС, эффективность новой машины превышает существующие

образцы в 4-5 раз. С учетом доведения технических характеристик вертолета до высокого уровня, в ходе испытаний государственная комиссия приняла решение заключить трехлетний контракт между Минобороны РФ и Росвертолом на поставку вертолетов. На первом этапе ВВС получат более 20 вертолетов Ми-28Н.

В конце декабря 2005 г. в Ростове был поднят в небо первый серийный Ми-28Н. На сегодняшний день на этой машине выполнено 140 полетов, из них 136 зачетных. Такие показатели позволяют начать серийный выпуск этой машины. Благодаря целому ряду технических решений вертолет Ми-28Н не имеет аналогов в мире, отмечают в военно-воздушных силах.

*источник: РИА "Новости"
09.03.06*

ВВС ИРАКА ЗАКУПИЛИ ВЕРТОЛЕТЫ МИ-17

ВВС Ирака представили восемь новых средних транспортных вертолетов Ми-17, включая машину Ми-171, предназначенную для перевозки высшего командования. Все они были доставлены на модернизированную авиабазу Эль-Мутана в середине февраля на борту тяжелого транспортного самолета Ан-124, зафрахтованного польской группой "Бумар".

Еще два Ми-17 будут поставлены через несколько недель, когда в России будет завершена их доводка. Об этом сообщил еженедельник "Джейнс дифенс уикли". Источники еженедельника сообщают, что эти вертолеты являются "первой системой оружия, которую ВВС Ирака закупили самостоятельно", и что Ми-17 был выбран потому, что "является простым, вместительным и уже эксплуатировался Ираком в предыдущие годы". Вертолеты будут использоваться с авиабазы Таджи как часть арсенала новой эскадрильи ВВС Ирака. Официальный представитель группы "Бумар" заявил, что ВВС Ирака начали переговоры о закупке еще одной партии новых вертолетов Ми-17, которые призваны заменить ранее обсуждавшуюся поставку из 24 подержанных Ми-17.

Эти машины должны были пройти капитальный ремонт на авиаремонтном заводе в Санкт-Петербурге. Всего ВВС Ирака хотели бы приобрести 24 вертолета Ми-17, хотя окончательная цифра будет принята с учетом возможностей бюджета.

В настоящее время ведутся переговоры о заключении контрактов с группой "Бумар" на техническое обслуживание и ремонт вертолетов, а также на обучение экипажей. По причинам безопасности ВВС Ирака будут вынуждены проводить переподготовку своих пилотов, обучавшихся на старых вертолетах или машинах УН-1 и "Белл-206", за пределами Ирака.

Польская компания WSK PZL в настоящее время завершает производство двух вертолетов вспомогательного назначения в компоновке VIP, заказанных для ВВС Ирака в 2005 г. Эти вертолеты поступят в Ирак к середине 2006 г., после того как их экипажи пройдут обучение в Польше.

*источник: газета "ВПК"
14.03.06*

"РОСТВЕРТОЛ" ПОСТАВИТ В ИНДОНЕЗИЮ 12 ЛЕГКИХ МНОГОЦЕЛЕВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-2

"Роствертол" поставит в Индонезию 12 легких многоцелевых вертолетов Ми-2, говорится в сообщении, опубликованном ОПК "Оборонпром". В настоящее время в мире эксплуатируется до 1,5 тысяч этих вертолетов. Только в российских авиакомпаниях их насчитывается около 700 штук. Интерес к этому верто-

лету проявляют и российские ВВС. По состоянию на 26 февраля, ростовский завод уже поставили в Минобороны России 22 вертолета Ми-2. В этом году есть заказ еще на две машины

*источник: ИА "Финмаркет"
01.03.06*

К ВЕРТОЛЕТНЫМ ТРАНСМИССИЯМ ПРИЦЕПИЛИ МОТОБЛОКИ

Как стало известно "Ъ", ОАО "Редуктор-ПМ" (вертолетное производство) приобрело предприятие по производству мотоблоков - ЗАО "Каскад-ПМ". Управляющий директор "Редуктора" Николай Семикопенко сообщил "Ъ", что они приобрели само производство "Каскада". Сейчас более 200 человек, работавших на предприятии, переведены на "Редуктор". Г-н

Семикопенко пояснил, что на "Каскаде" сейчас остаются 15 человек, которые занимаются коммерческой деятельностью и продвигают бренд. "Считаем это дело прибыльным. У нас есть специалисты по этому профилю", - сообщил "Ъ" Николай Семикопенко.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
03.03.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Прибыль компании EADS выросла в 2005 г. до 1,68 млрд. евро	31
Airbus и Boeing начинают битву за Россию	31
Airbus завершает производство самолетов A300/A310	31
Чешская Республика заказывает два самолета Airbus ACJ	32
Airbus: ставка на пропеллеры	32
Авиакомпания Air Astana получает лайнер A320 и становится новым эксплуатантом самолетов Airbus	33
Aer Lingus пополнит дальнемагистральный флот двумя лайнерами A330	33
Авиакомпания Kenya Airways расширяет свой парк за счет самолетов Boeing 787 Dreamliner	34
В США прошли испытания модифицированного радара системы ПРО	34
Компания Boeing поставляет авиакомпании Ryanair сотый самолет модели Boeing 737 Next-Generation	35
Дубаи угрожает отказать США в покупке крупной партии Boeing	35
Boeing, возможно, продаст самолеты Dreamliner двум российским компаниям	36
Миллионеры из Boeing	36
Великобритания может отказаться от закупок истребителей F-35 JSF	37
Пентагон предложил Индии закупить американские военные истребители	37
Швеция: Греция заинтересовалась шведскими истребителями	37
В Украине появятся новые разработки в сфере авиации	38
Ан-70 ждет у НАТО погоды	38
Россияне блокируют производство Ан-70	38
Генеральный авиаконструктор Дмитрий Кива: "Мы должны помочь авиакорпорации "Антонов"	39
"Антонов" привлечет \$500-600 миллионов	39
Ставка на F-35	39

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРИБЫЛЬ КОМПАНИИ EADS ВЫРОСЛА В 2005 Г. ДО 1,68 МЛРД. ЕВРО

Европейская аэрокосмическая компания EADS представила в среду годовой отчет. По итогам 2005 года чистая прибыль компании выросла на 39% и составила 1,68 млрд. евро (\$2 млрд.). В предыдущем году чистая прибыль равнялась 1,2 млрд. евро. Отчет компании превзошел ожидания аналитиков, опрошенных Reuters, которые прогнозировали чистую прибыль на уровне 1,38 млрд. евро. Операционная

прибыль в 2005 г. выросла на 17% до 2,85 млрд. евро. Продажи увеличились до 34,21 млрд. евро. По прогнозам EADS, в 2006 г. доходы вырастут до 37 млрд. евро на фоне увеличения объемов поставок Airbus как минимум на 10%. Операционная прибыль составит 3,2-3,4 млрд. евро

*источник: сайт "K2Kapital"
09.03.06*

AIRBUS И BOEING НАЧИНАЮТ БИТВУ ЗА РОССИЮ

С принятием решения о создании в России единой авиастроительной корпорации конкуренция между ведущими мировыми производителями - Boeing и Airbus - за советское наследство вспыхнула с новой силой.

На авиационном салоне Asia Aerospace, прошедшем в Сингапуре, исполнительный директор компании Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert) заявил, что компания Airbus совместно с EADS готова принять участие в реструктуризации российской авиационной промышленности в рамках подписанного президентом Путиным закона о "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Переговоры уже ведутся. Г-н Хумберт не скрывал, что речь идет не столько об альтруизме, сколько о конкуренции с Boeing. ОАК будет сотрудничать с ведущими западными производителями, но с кем и как - пока неизвестно.

Как сообщил г-н Хумберт, Airbus передал свои предложения российским производителям и правительству "несколько месяцев назад". По его словам, предполагается совместная работа над проектом самолета А350, а также совместная разработка совершенно новых самолетов, которые появятся после 2015 г.

У заокеанского производителя - свой взгляд на происходящее. Представитель Boeing, сообщает Flight International, отметил, что его компания не рассматривает свою деятельность в России в свете конкуренции с Airbus. "Мы уже там, - отметил он. - Мы связаны с Россией еще с советских времен и в настоя-

щее время свыше 1 тыс. инженеров в Москве работают над нашими приоритетными проектами".

Заинтересованность Boeing в сотрудничестве с предприятиями авиапрома бывшего СССР выражается иногда в непривычных формах. Так, заокеанский гигант планирует предложить ВВС США в рамках конкурса на перспективный военно-транспортный самолет FCA (Future Cargo Aircraft) советский военно-транспортный самолет Ан-72, разработанный в киевском КБ им. Антонова три десятилетия назад.

Тем временем Airbus активно вовлекает российские предприятия в совместное производство авиалайнеров. 21 декабря 2005 года компания Airbus объявила о расширении производственной кооперации с российской корпорацией "Иркут" и воронежским авиационным производственным объединением (ВАПО). Предполагается, что кооперация принесет России в ближайшие 10 лет \$200 млн.

В частности, корпорация "Иркут" получает заказы на изготовление панелей дополнительных топливных баков для самолетов А320, нервюры крыла и направляющих/кареток закрылков для лайнеров семейства А330/А340, а также ряда ответственных компонентов для узкофюзеляжных и дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов и крупнейших в мире лайнеров А380. Заказы рассчитаны на 10 лет, а их объем составит, по данным компании, до \$14 млн. в год. Первые поставки компонентов из "Иркута" для Airbus начнутся в 2007 году.

*источник: сайт "CNews"
05.03.06*

AIRBUS ЗАВЕРШАЕТ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ А300/А310

Европейский авиастроительный концерн Airbus прекратит производство широкофюзеляжных самолетов А300/А310 летом 2007 г. А300 был первой моделью самолетов Airbus, запущенной в 1969 г. и поступившей в эксплуатацию в 1974 г. Коммерческие полеты А310 начались в 1983 г. Всего до настоящего момента было поставлено 802 самолета А300 и А310, более 650 из которых до сих пор эксплуатируются.

Оставшиеся заказы представляют собой 19 самолетов в грузовой версии. Завершив программу производства А300/А310, Airbus сконцентрируется на производстве более совершенных моделей самолетов семейства А320, А330/А340, А350 и А380, сообщает в релизе компании.

*источник: сайт "Travel.ru"
09.03.06*

ЧЕШСКАЯ РЕСПУБЛИКА ЗАКАЗЫВАЕТ ДВА САМОЛЕТА AIRBUS A320

Чешская Республика заказала два самолета Airbus (A319) ACJ, пополнив растущие ряды правительственных и частных заказчиков корпоративных самолетов Airbus, которые были выбраны по результатам проведенных тендеров. Общее число продаж корпоративных самолетов Airbus сейчас составляет около 70 единиц.

Заказанные Чешской Республикой самолеты ACJ будут оснащены двигателями CFM56-5 фирмы "CFM Интернэшнл". Эти лайнеры будут потреблять значительно меньше топлива, чем используемые в настоящее время для правительственных перевозок самолеты Ту-154. Они заменят Ту-154. В целом использование ACJ позволит существенно сократить расходы на эксплуатацию и техобслуживание парка правительственных самолетов.

Для заказанных Чешской Республикой ACJ предусмотрена возможность оперативного переоборудования этих самолетов для перевозки правительственных делегаций или военнослужащих, что позволит добиться наиболее эффективного использования самолетов. Оборудование пассажирских салонов ACJ будет выполнено на предприятии фирмы Lufthansa Technik в Гамбурге.

Чешская Республика стала третьим европейским государством, выбравшим ACJ для правительственных перевозок. Эти лайнеры уже используются BBC Италии и Франции для таких целей. Другими правительственными заказчиками ACJ являются Азербайджан, Бразилия, Катар, Таиланд, Венесуэла, а также несколько государств из Ближнего Востока.

Корпоративные самолеты становятся все более значимым средством поддержки деятельности верхнего эшелона правительств и руководства компаний. Их использование позволяет выполнить большой объем работы за день, а также добиться того, чтобы руководители могли прибыть в назначенное место в наилучшей форме для представления своих стран или достижения наилучших условий в переговорах.

Такие самолеты как ACJ обладают дополнительным преимуществом над традиционными бизнес-самолетами, поскольку они могут перевозить крупные делегации, в состав которых входят от 20 до 40 человек. Это значительно облегчает непосредственно

подготовку самой поездки и, одновременно, позволяет всем вместе находиться на борту и продуктивно работать в течение всего полета.

В состав семейства корпоративных самолетов Airbus входят A318 Elite, A319 ACJ и A320 Prestige, которые являются вариантами популярных магистральных самолетов A318, A319 и A320. У корпоративных самолетов Airbus самые просторные и комфортабельные салоны среди всех бизнес-самолетов. Их преимущества также обусловлены самой современной конструкцией планера и исключительной надежностью. Их эксплуатация поддерживается мировой сетью послепродажного обслуживания самолетов Airbus.

В спектр преимуществ самолетов семейства A320 также входят возможность выбора разных типов современных двигателей, топливосберегающая аэродинамическая схема с использованием концевых поверхностей крыла и широкое применение способствующих снижению веса композиционных материалов. Эти самолеты, у которых одинаковые эксплуатационные процедуры, оснащены электродистанционной системой управления и системой централизованного техобслуживания. Такие преимущества распространяются на все выпускаемые в настоящее время самолеты Airbus.

Семейство A320 без сомнения олицетворяет собой наиболее успешную программу в мировом гражданском самолетостроении. К настоящему моменту общее число твердых заказов на самолеты семейства A320 превышает 4300 единиц, и свыше 2600 таких лайнеров уже получили почти 200 заказчиков и эксплуатантов. Эти лайнеры широко распространены во всем мире и эксплуатируются как сетевыми авиакомпаниями, так и "малобюджетными" перевозчиками. Как показывает только что заключенное соглашение, значительно растет спрос и на корпоративные версии этих самолетов.

Акционерами Airbus являются Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS и фирма BAE Systems.

*источник: компания "Airbus"
09.03.06*

AIRBUS: СТАВКА НА ПРОПЕЛЛЕРЫ

Как сообщает Flight International, консорциум Europrop International (EPI) сообщил о первых успешных испытаниях турбовинтового двигателя TP400-D6 в сочетании с восьмиллопастным воздушным винтом Ratier-Figeac. Испытания прошли на предприятии компании Snecma под Марселем.

Двигатель TP400-D6 предназначен для перспективных военно-транспортных самолетов Airbus A400M. В общей сложности пакет заказов на новый транспортник составляет 192 машины. Германия заказала 60 самолетов, Испания - 27, Великобритания - 25, Франция - 50, Турция - 10, Бельгия - 7, Люксембург - 1. Кроме того, 8 машин поступят в BBC

Южной Африки и 4 - в Малайзию. Для этих машин потребуется свыше 750 TP400-D6. Первый прогон состоялся в присутствии официальных представителей стран-участников консорциума, а также европейского агентства военных поставок OCCAR, европейского агентства воздушной безопасности, компании Airbus Military, а также создателей авиадвигателя. Ранее, 24 февраля 2006 года, компания Airbus сообщила о производстве первых нервюры крыла для первого экземпляра самолета A400M.

*источник: сайт "CNews"
06.03.06*

АВИАКОМПАНИЯ AIR ASTANA ПОЛУЧАЕТ ЛАЙНЕР A320 И СТАНОВИТСЯ НОВЫМ ЭКСПЛУАТАНТОМ САМОЛЕТОВ AIRBUS

Авиакомпания Air Astana, являющаяся национальным перевозчиком Казахстана, получила свой первый лайнер Airbus A320 и присоединилась к почти 250 эксплуатантам самолетов Airbus во всем мире. Air Astana, которая будет эксплуатировать этот самолет на основе соглашения об эксплуатационном лизинге, также стала десятым эксплуатантом лайнеров Airbus в СНГ. Планируется, что еще четыре взятых в лизинг A320 пополнят самолетный парк авиакомпании в 2006 г.

По случаю получения авиакомпанией самолета A320 в международных аэропортах Алма-Аты и Астаны 10 марта состоялись праздничные церемонии, на которых присутствовали представители правительства Казахстана и многочисленные гости.

Полученный авиакомпанией лайнер A320 имеет просторную комфортабельную двухклассную компоновку салонов, рассчитанную на перевозку 148 пассажиров, и оснащен двигателями V2500 фирмы "Интернэшнл Аэро Энджинз". Пассажирские салоны самолета также оборудованы современными средствами заполнения досуга в полете. Air Astana планирует эксплуатировать A320 прежде всего на своей главной внутренней трассе из Алма-Аты в Астану, а также на международных маршрутах в Москву и ряд аэропортов Европы и Азии.

К настоящему моменту общемировой налет наиболее рентабельных узкофюзеляжных самолетов семейства A320 (в которое входят A318, A319, A320 и A321) превысил 45 млн. летных часов. Эти лайнеры спроектированы для обеспечения оптимальной доходности за счет сочетания широкого спектра конфигураций салонов и предоставления пассажирам надлежащего комфорта. Среди всех эксплуатируемых узкофюзеляжных самолетов только лайнеры

семейства A320 оснащены самой современной электродистанционной системой управления. При использовании этих максимально унифицированных лайнеров обеспечивается экономия всех составляющих прямых эксплуатационных расходов, что предоставляет их эксплуатантам большие преимущества в сегменте рынка перевозок, обслуживаемых 100-220-местными самолетами. По результатам многочисленных независимых опросов пассажирам пришлось по душе просторные и комфортабельные салоны самолетов семейства A320, в которых установлены более широкие кресла, тогда как перевозчики и инвесторы твердо отдают предпочтение этим лайнерам за их современную конструкцию и привлекательную экономичность.

Семейство A320 без сомнения олицетворяет собой наиболее успешную программу в мировом гражданском самолетостроении. К настоящему моменту общее число заказов на самолеты семейства A320 составляет около 4300 единиц, и свыше 2600 таких лайнеров уже получили почти 200 заказчиков и эксплуатантов. Восемь авиакомпаний из СНГ эксплуатируют 30 самолетов семейства A320.

В настоящее время Air Astana эксплуатирует парк, состоящий из 12 самолетов, и выполняет полеты в почти 30 аэропортов Казахстана, Европы и Азии. Деятельность авиакомпании нацелена на обеспечение безопасного, надежного и экономически выгодного обслуживания в соответствии с самыми высокими требованиями международных стандартов.

*источник: компания "Airbus"
13.03.06*

AER LINGUS ПОПОЛНИТ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ФЛОТ ДВУМЯ ЛАЙНЕРАМИ A330

В Дублине авиакомпания Aer Lingus подписала с компанией Airbus контракт на приобретение двух лайнеров A330. Поставки обоих заказанных самолетов запланированы на середину 2007 года. К этому времени парк дальнемагистральных самолетов авиакомпании Aer Lingus будет состоять из 9 A330.

Aer Lingus заказала один A330-200 и один A330-300 для дальнейшего расширения сети своих маршрутов большой протяженности. Оба лайнера будут оснащены двигателями CF6-80E фирмы General Electric. Для обоих самолетов выбраны комфортабельные двухклассные компоновки салонов. A330-200 предусматривает размещение 24 пассажиров в категории premier и 245 пассажиров в экономическом классе. Для A330-300 вместимость соответствующих салонов составит 24 и 303 пассажира.

Авиакомпания в настоящее время эксплуатирует парк, полностью состоящий из самолетов Airbus, в который (помимо лайнеров A330) входят 21 A320 и 6 A321. Глава Aer Lingus Дермот Маньон (Dermot Manion) сказал: "Этот контракт является важным шагом для Aer Lingus и свидетельствует о нашей нацеленности на развитие и расширение сети маршрутов большой протяженности путем использования самых

эффективных самолетов в своем классе". Президент Airbus Густав Хумберт (Gustav Humbert) сказал: "Этот контракт подтверждает доверие Aer Lingus к современному модельному ряду Airbus. У Airbus давно сложились хорошие отношения с Aer Lingus, и мы гордимся тем, что наши самые эффективные широкофюзеляжные самолеты составляют основу дальнемагистрального флота этой авиакомпании".

Использование самолетов A330, обладающих высоким потенциалом доходности для пассажирских перевозок в сочетании с низкими эксплуатационными расходами и значительным объемом грузового отсека, позволяет авиакомпаниям добиваться высоких показателей рентабельности.

Эти самолеты наилучшим образом отвечают требованиям рынка перевозок по дальности полета и эффективности. Конструкция, аэродинамика и бортовые системы A330 соответствуют высокому технологическому уровню. У A330 также самые просторные салоны среди широкофюзеляжных самолетов этой категории.

*источник: компания "Airbus"
14.03.06*

АВИАКОМПАНИЯ KENYA AIRWAYS РАСШИРЯЕТ СВОЙ ПАРК ЗА СЧЕТ САМОЛЕТОВ BOEING 787 DREAMLINER

Сегодня в штаб-квартиру авиакомпании Kenya Airways прибыли представители компании Boeing [NYSE: BA] и средств массовой информации. Они приняли участие в церемонии, посвященной подписанию авиакомпанией контракта на поставку шести самолетов Boeing 787 Dreamliner.

Эти высокоэкономичные самолеты должны заменить входящие в состав парка авиакомпании Kenya Airways лайнеры Boeing 767. Первые два самолета Boeing 787 Dreamliner будут переданы Kenya Airways в 2010 году. Поставка остальных четырех лайнеров запланирована на 2011 г.

Kenya Airways была первой авиакомпанией из Экваториальной Африки, разместившей заказы на самолеты Боинг 777. Теперь она стала третьим крупным африканским авиаперевозчиком, принявшим решение о приобретении лайнеров Boeing 787 Dreamliner. Эти самолеты, отличающиеся высокими эксплуатационными характеристиками, показателями дальности полета и комфорта, предоставят авиакомпании новые возможности в области повышения качества обслуживания пассажиров на международных маршрутах.

Титус Найкуни (Titus Naikuni), генеральный директор авиакомпании Kenya Airways, сказал: "Модель Boeing 787 в полной мере отвечает потребностям, определенным стратегией развития нашего парка. Появление этих самолетов позволит нашей авиакомпании расширить сеть международных маршрутов и повысить качество обслуживания туристов, которые хотят посетить нашу страну, чтобы познакомиться с красотами африканской природы и нашим гостеприимством".

Авиакомпания Kenya Airways снискала популярность среди пассажиров за счет поддержания высоких стандартов обслуживания и комфорта на борту. В настоящее время парк авиакомпании состоит из 21 самолета. В частности, в него входят лайнеры Boeing 737, Boeing 767 и Boeing 777. Недавно руководство авиакомпании Kenya Airways объявило о подписании контракта с лизинговой компанией Singapore Aircraft Leasing Enterprises, предусматривающего поставку в 2006 г. трех самолетов Boeing 737-800.

Ли Монсон (Lee Monson), вице-президент отделения "Boeing - Гражданские Самолеты", отвечающий за продажи в странах Африки и Ближнего Вос-

тока, сказал: "Наше тесное сотрудничество с авиакомпанией Kenya Airways основывается на взаимном доверии и уважении. Наша работа нацелена на обеспечение успешного развития этой авиакомпании. Мы гордимся тем, что группа высокопрофессиональных экспертов, сформированная авиакомпанией Kenya Airways, столь высоко оценила модель Boeing 787 Dreamliner".

Программа создания Boeing 787 Dreamliner стала самой успешной во всей истории компании Boeing. Этот лайнер войдет в коммерческую эксплуатацию в 2008 году.

Авиакомпания Kenya Airways стала 28-й по счету авиакомпанией, разместившей заказ на самолеты Boeing 787 Dreamliner. К настоящему моменту общее количество заказов на модель Boeing 787 достигло 385.

Модель Boeing 787 - семейство гражданских самолетов, способных перевозить 200-300 пассажиров на расстояние от 6500 до 16000 км. Boeing 787 будет потреблять на 20% меньше топлива по сравнению с самолетами аналогичного размера, эксплуатирующимися в настоящее время. Кроме того, его грузоподъемность возрастет на 45%, а комфорт пассажиров повысится за счет нового, усовершенствованного салона нового лайнера. В нем предусмотрен более высокий уровень влажности воздуха, будут установлены большие по размеру кресла, проходы между рядами станут еще свободнее. Кроме того, оснащение иллюминаторами большей площади несомненно усилит впечатление от полета у пассажиров этого лайнера.

Авиакомпания Kenya Airways ежегодно перевозит более двух миллионов пассажиров и имеет самую развитую маршрутную сеть среди африканских авиакомпаний. В настоящее время она проводит политику ее активного расширения. В частности, уже выполняются рейсы в Бамако, Дакар, Мапуту, Стамбул и Гуанчжоу (КНР). Kenya Airways также планирует обслуживание маршрутов, которые свяжут Найроби с Парижем, Асмарой и Сьерра-Леоне. В настоящее время авиакомпания еженедельно совершает 17 рейсов в Лондон и Амстердам, а также рейсы в различные города Азии, включая Дубай, Бомбей, Гонконг и Бангкок.

*источник: компания "Boeing"
07.03.06*

В США ПРОШЛИ ИСПЫТАНИЯ МОДИФИЦИРОВАННОГО РАДАРА СИСТЕМЫ ПРО

Компания Boeing и Агентство противоракетной обороны США успешно завершили испытания основных компонентов наземной системы поражения ракет на среднем участке траектории полета.

Во время испытаний новый модифицированный радар на базе ВВС в Бейли сумел отследить траекторию баллистической ракеты дальнего действия, запущенной с Аляски. Модификация радара состояла в обновлении программного обеспечения и ряда ком-

понентов, что позволило улучшить точность обнаружения траекторий баллистических ракет.

В этом году будет произведено еще несколько полетных испытаний системы поражения ракет. В ходе испытаний специально подготовленная ракета-перехватчик должна будет поразить цель, запущенную с Аляски, и собрать о ней информацию.

*источник: сайт "Утро.Ру"
05.03.06*

КОМПАНИЯ BOEING ПОСТАВЛЯЕТ АВИАКОМПАНИИ RYANAIR СОТЫЙ САМОЛЕТ МОДЕЛИ BOEING 737 NEXT-GENERATION

Вчера представители компании Boeing [NYSE: BA] и авиакомпании Ryanair, крупнейшего и наиболее прибыльного европейского перевозчика с низкими тарифами, провели церемонию, посвященную поставке этой авиакомпании сотого по счету самолета Boeing 737 Next-Generation. Это произошло почти через семь лет после размещения авиакомпанией Ryanair первого заказа на авиалайнеры Boeing 737-800.

Первый лайнер Boeing 737-800 Next-Generation был поставлен Ryanair 19 марта 1999 г. С тех пор эта авиакомпания стала крупнейшим в Европе заказчиком этой модели. Она разместила заказы на 239 самолетов Boeing 737, сто из которых уже были ей поставлены.

Парк ирландской авиакомпании Ryanair состоит исключительно из самолетов Boeing 737. Она обслуживает 303 маршрута, соединяющих аэропорты в 22 странах мира. Ранее Ryanair эксплуатировала самолеты Boeing 737 Classic, первый из которых был поставлен ей в январе 1994 г.

Майкл О'Лири (Michael O'Leary), генеральный директор авиакомпании Ryanair, сказал: "Высочайшая надежность самолетов Boeing 737 и характерные для этой модели низкие эксплуатационные расходы стали ключевым фактором, позволяющим нам доставлять пассажиров в точном соответствии с графиком, а также удерживать цены на билеты на низком уровне. Boeing 737 обладает, с нашей точки зрения, наилучшими эксплуатационными характеристиками, что обеспечивает высокую доходность нашей авиакомпании". М. О'Лири также отметил:

"Реализация нашей авиакомпанией программы замены устаревающих самолетов Boeing 737-200 на более экологичные лайнеры Boeing 737-800, общая стоимость которой составит \$7,5 млрд., позволит сократить показатель выбросов окиси углерода в расчете на одного пассажира на 50%. Кроме того, потребление топлива в расчете на одного пассажира уменьшится на 45%. Уровень шума также снизится на 45%"

Сто самолетов Boeing 737-800, эксплуатируемых Ryanair, могут одновременно перевозить 18900 пассажиров. За период, прошедший с момента их включения в состав парка этой авиакомпании, они перевезли более 130 млн. человек, что более чем в два раза превышает численность населения Великобритании.

Марлин Дейли (Marlin Dailey), старший вице-президент отделения "Boeing - Гражданские Самолеты", отвечающий за продажи в странах Европы, Средней Азии и России, сказал: "Поставка Ryanair сотого по счету самолета Boeing 737 является наглядным доказательством того, что эта модель в максимальной степени соответствует потребностям авиакомпаний. Мы очень гордимся тем, что одна из самых успешных авиакомпаний в мире является нашим заказчиком".

По состоянию на 28 февраля 2006 г. 95 компаний разместили заказы на более чем 3000 лайнеров Boeing 737. В ближайшие годы компания Boeing поставит заказчикам 1154 лайнера этой модели. Их стоимость по ценам каталога составляет более \$73 млрд.

*источник: компания "Boeing"
07.03.06*

ДУБАИ УГРОЖАЕТ ОТКАЗАТЬ США В ПОКУПКЕ КРУПНОЙ ПАРТИИ BOEING

Правящая в эмирате Дубаи (ОАЭ) королевская семья крайне возмущена и угрожает ответными мерами США из-за скандальной ситуации вокруг сделки по переходу ряда американских морских портов под контроль компании, базирующейся в Дубаи, сообщает вашингтонская газета The Hill, освещающая работу конгресса США.

Сделка стоимостью \$6,8 млрд. пока приостановлена после развернувшейся в США широкой кампании, связанной с опасениями, что контроль со стороны арабской компании за американскими портами может представлять угрозу национальной безопасности США.

В среду комитет по ассигнованиям палаты представителей конгресса проголосовал против этой сделки, несмотря на то, что Белый дом и лично президент США Джордж Буш заверяют страну в ее безопасности.

Со ссылкой на источники, знакомые с позицией королевской семьи, издание сообщает, что эмират Дубаи готовит ответные меры, если сделка будет сорвана. Этими мерами могут быть отказ от готовящейся покупки крупной партии самолетов американской корпорации Boeing и запрет на ежегодный заход в

морской порт Дубаи для сотен американских коммерческих судов и судов ВМС США.

В прошлом году военно-транспортные суда США заходили в порт Дубаи 590 раз, и 56 раз в нем появлялись боевые корабли. В течение года в прошлом году отпуск на берегу в Дубаи провели 77 тысяч американских военных моряков, напоминает издание.

В конце текущего года Дубаи будет принимать решение о покупке партии новых пассажирских самолетов и делать выбор между американским Boeing 787 и европейским Аэробусом А350, пишет газета, сообщая, что речь идет о покупке 50 широкофюзеляжных авиалайнеров в течение ближайших 4 лет.

Кроме того, корпорация Boeing ведет сейчас переговоры о продаже в ОАЭ партии самолетов электронной разведки АВАКС, сообщает издание, по данным которой вокруг приостановленной сделки сейчас идет напряженная закулисная борьба между лоббистами, представляющими различные компании и заинтересованные ведомства США.

*источник: РИА "Новости"
09.03.06*

BOEING, ВОЗМОЖНО, ПРОДАСТ САМОЛЕТЫ DREAMLINER ДВУМ РОССИЙСКИМ КОМПАНИЯМ

Американская авиастроительная корпорация Boeing ведет переговоры с двумя российскими авиакомпаниями о продаже самолетов нового поколения Boeing 787 Dreamliner. Об этом сообщил в пятницу на пресс-конференции вице-президент Boeing по продажам в России/СНГ Крэг Джонс. "Сейчас идет разговор о продаже одной из этих компаний 15 самолетов, а второй - 2-3 самолетов", - сказал Джонс.

При этом он не назвал российские авиакомпании, с которыми ведутся переговоры.

Он также сообщил, что "по СНГ тоже ведутся переговоры о продаже Boeing 787". Однако Джонс не назвал компании и количество самолетов, которые планируется продать. Ранее президент компании Boeing в России и странах СНГ Сергей Кравченко

сообщал, что самолет Boeing 787 отличается тем, что "этот самолет широкофюзеляжный, на нем будут использованы самые большие иллюминаторы - высотой 48 см и шириной 28 см". При этом самолет сможет перевозить 220-280 пассажиров на любые расстояния. "Он может летать 18 часов подряд и преодолевать более 17 тыс. км", - сказал он. "Мы оцениваем рынок этого самолета на ближайшие 20 лет в \$400 млрд", - сказал Кравченко.

Он отметил, что стендовые испытания нового самолета должны быть закончены в 2006 году. "В 2007 году он взлетит, а в 2008 году будет поставлен первому заказчику из Японии", - добавил он.

*источник: сайт "Газета.Ru"
03.03.06*

МИЛЛИОНЕРЫ ИЗ BOEING

Boeing раскрыл информацию о доходах своих топ-менеджеров за 2005 г. Бывший гендиректор Boeing Гарри Стоунсайфер был уволен из-за любовного скандала, но за два месяца прошлого года успел заработать \$12,2 млн. Его последователь, нынешний гендиректор корпорации Джеймс Макнерни, за шесть месяцев 2005 г. получил доход в размере \$28,4 млн.

Boeing - второй по величине в мире производитель авиационной и космической техники. В 2005 г. произвел 290 гражданских лайнеров. Выручка в 2005 г. составила \$54,8 млрд. (в 2004 г. - \$52,4 млрд.), чистая прибыль - \$2,6 млрд. (\$1,9 млрд.).

Информация о том, сколько топ-менеджеры Boeing заработали в 2005 г., содержится в докладе о созыве годового собрания акционеров корпорации, поданном на днях в Комиссию по ценным бумагам и биржам США (SEC). Из документа следует, что самое большое вознаграждение - \$28,4 млн. получил глава совета директоров и гендиректор Boeing Джеймс Макнерни. Он возглавил компанию только в июле прошлого года. Из расчета годовой зарплаты в \$1,75 млн. за полгода работы его чистый оклад составил \$841 346. Еще \$2,3 млн. он получил в качестве бонусов, \$34 254 - в виде дополнительных льгот, таких как оплата отпуска и пенсионные выплаты. И \$25,3 млн - в виде акций Boeing. Получение этих акций было одним из условий контракта с Макнерни, пришедшего в Boeing с поста гендиректора и председателя правления компании ЗМ.

Предшественник Макнерни на посту гендиректора Boeing - Гарри Стоунсайфер проработал в компании лишь до 6 марта 2005 г. За два месяца он получил зарплату в размере \$496 442, еще \$694 328 было выплачено ему в виде дополнительных льгот. А самое большое вознаграждение - \$11 млн - Стоунсайфер получил в виде акций Boeing в рамках программы по долгосрочному стимулированию топ-менеджеров. Для сравнения: финдиректор Boeing Джеймс Белл получил за прошлый год в рамках этой же программы \$1,9 млн, а глава подразделения по производству гражданских самолетов Алан Маллалли - \$7,6 млн. Стоунсайфер возглавил Boeing 1 декабря 2003 г.

До этого он долго трудился в подразделении General Electric по производству авиадвигателей, а в 1994-1997 гг. возглавлял одно из ведущих оборонных предприятий США - McDonnell Douglas. После поглощения McDonnell корпорацией Boeing Стоунсайфер стал заместителем председателя совета директоров и президентом объединенной компании. В 2002 г., оставшись лишь членом совета директоров, он готовился уйти на покой и даже обзавелся домом во Флориде рядом с полем для гольфа. Но в конце Стоунсайфер вернулся к управлению оказавшейся в кризисе корпорацией. Тогда Boeing впервые уступил Airbus мировое лидерство в производстве пассажирских лайнеров. И оказался в центре громкого скандала - выяснилось, что в 1998 г. корпорация нелегально получила документацию Lockheed Martin, благодаря чему выиграла тендер американских ВВС на поставку ракет-носителей.

За время своего правления Стоунсайферу удалось значительно улучшить финансовые показатели компании. В 2004 г. ее чистая прибыль увеличилась по сравнению с 2003 г. в 2,6 раза до \$1,87 млрд. С декабря 2003 г. по март 2005 г. акции Boeing подорожали на 53% - до \$58,3 за штуку. А вот вернуть Boeing на пьедестал мирового лидера по производству пассажирских самолетов он не успел - в 2004 г. компания выпустила 285 самолетов, а Airbus - 320.

Но ушел Стоунсайфер не потому, что потерял менеджерскую сноровку, а потому, что нарушил введенные им же в компании высокие этические стандарты. Совету директоров стало известно о любовных отношениях Стоунсайфера, который к тому моменту был женат уже около 50 лет, с одной из сотрудниц Boeing. "Когда мы расследовали обстоятельства, связанные с этим делом, то решили, что были [совершенны] некоторые недальновидные поступки, которые подрывают его [Стоунсайфера] способность вести Boeing вперед", - заявил после увольнения Стоунсайфера тогдашний председатель совета директоров компании Льюис Платт.

*источник: газета "Ведомости"
10.03.06*

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЗАКУПОК ИСТРЕБИТЕЛЕЙ F-35 JSF

Великобритания откажется от закупок истребителей пятого поколения F-35 JSF в случае, если США не согласятся на передачу соответствующих технологий, заявил министр по оборонным закупкам страны лорд Дрейсон во время заседания Комиссии по вопросам вооружений Сената США.

По его словам, соглашение о передаче технологий крайне важно. Если Великобритания будет обладать ключевыми технологиями JSF, она сможет оптимально приспособить эти истребители для нужд национальных ВВС. "Без технологий мы не сможем быть уверены, что самолеты соответствуют нашим требованиям и, соответственно, не сможем их купить", - подчеркнул министр. Лорд Дрейсон высказал надежду на то, что проблема передачи технологий будет решена в ближайшее время.

В конце прошлого года британское оборонное ведомство уже дало понять, что Великобритания может прекратить участие в проекте создания истребителя JSF. Среди причин, по которым Британия может пойти на такой шаг, называются высокая стоимость самолета и отказ США передавать британцам некоторые технологии, используемые в разработке истребителя. По информации английских СМИ, в британском правительстве рассматривается альтернативный план, согласно которому ВМС Великобритании могут получить вместо F-35 европейские истребители "Тайфун" производства "Еврофайтер".

Комментируя решение американского оборонного ведомства отказаться от финансирования дви-

гателя для F-35 разработки компаний General Electric и британской Rolls Royce в пользу двигателя компании Pratt and Whitney, лорд Дрейсон отметил, что это решение было принято без консультаций с Великобританией. Между тем Великобритания выступает за параллельное финансирование обоих двигателей.

Rolls Royce и General Electric планировали совместно заняться изготовлением альтернативного двигателя для самолета F-35, заключив соответствующий контракт на 2,4 млрд дол. Это решение в свое время было утверждено конгрессом США на основании требований американского антимонопольного законодательства для исключения доминирования основного производителя двигателей для F-35 - американской фирмы Pratt and Whitney.

Как известно, премьер-министр Великобритании Тони Блэр в двух видеообращениях, а также в специальном письме лично просил президента США Джорджа Буша приложить усилия для спасения контракта между Rolls Royce и General Electric, однако глава Белого дома, судя по всему, придерживается в данном вопросе иного мнения. "Файнэншл таймс" не исключает варианта, что американские конгрессмены, поддерживающие идею альтернативного проекта, все-таки смогут восстановить его финансирование, даже несмотря на усилившееся в последнее время давление в связи с необходимостью воспрепятствовать увеличению расходов госбюджета.

*источник: АРМС-ТАСС
16.03.05*

ПЕНТАГОН ПРЕДЛОЖИЛ ИНДИИ ЗАКУПИТЬ АМЕРИКАНСКИЕ ВОЕННЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ

Военное ведомство США заявило, что после подписания ядерного соглашения между Дели и Вашингтоном в четверг, готово предложить Индии партию боевых истребителей.

"Мы объявили Индии наше намерение предложить новейшие боевые самолеты F-16 и F-18. Мы будем работать с правительством Индии над тем, чтобы сделать их доступными. Наше предложение Индии также предусматривает передачу технологий и создание совместного производства", - говорится в пресс-релизе Пентагона, который цитирует в пятницу

The Hindustan Times на своем сайте. Пентагон подчеркивает, что такая сделка будет способствовать наполнению реальным содержанием декларации между Индией и США о сотрудничестве в сфере обороны и безопасности.

США также готовы предложить Индии вертолеты, морские патрульные самолеты и военно-морские суда, говорится в пресс-релизе.

*источник: РИА "Новости"
05.03.06*

ШВЕЦИЯ: ГРЕЦИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ ШВЕДСКИМИ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ

Все больше стран заинтересованы в покупке шведских истребителей "Яс 39 Грипен". На этой неделе офис концерна "Грипен интернешнл" в Линчепинге посетила греческая делегация, для переговоров о покупке 40 новых боевых самолетов. Об этом сообщает "Радио Швеция".

"Грипен Интернешнл" - компания, занимающаяся именно поставками истребителей "Яс 39". Как сообщает начальник пресс-службы компании Уве Ваге-марк газете "Дагенс Нюхетер", переговоры ведутся также с Данией и Норвегией.

Обе страны собираются списать свои истребители типа F16 и заменить их на "Яс 39 Грипен". Самым крупным покупателем скорее всего станет Индия, планирующая модернизировать свои ВВС - четвертые по численности в мире. Индийцы договариваются в настоящий момент о покупке 125 истребителей "Яс 39" - сделка стоимостью 40 млрд. крон, почти 5 млрд. долл.

*источник: сайт "Ukraine Daily"
02.03.06*

В УКРАИНЕ ПОВЯТЯТСЯ НОВЫЕ РАЗРАБОТКИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ

Правительство Украины займется решением вопроса создания и модернизации отечественной авиационной техники. Согласно распоряжению Кабинета Министров Украины №129-р от 7 марта 2006 года, Министерству промышленной политики поручено предоставить на рассмотрение правительства перечень авиационной продукции, которая подлежит разработке и внедрению в производство и эксплуатацию под руководством генерального конструктора.

Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в пресс-службе КМУ, полномочия генерального конструктора по созданию и модернизации авиационной техники предоставлены генеральному конструктору АНТК "Анто-

нов" Дмитрию Киве. Кроме того, указанным распоряжением Кабинет Министров признал недействительным распоряжение КМУ от 13 декабря 2001 года "О генеральном конструкторе по созданию авиационных летательных аппаратов".

Напомним, Д.Кива был назначен генеральным конструктором АНТК "Антонов" 20 января 2006 года. Авиационный научно-технический комплекс им. О.К.Антонова был основан в 1946 году. За время существования компания создала более ста типов и модификаций самолетов различного класса и назначения.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
10.03.06*

АН-70 ЖДЕТ У НАТО ПОГОДЫ

Многочисленный российско-украинский проект по строительству военно-транспортного самолета Ан-70 приостановлен. Украина, стремящаяся вступить в НАТО, спешно подгоняет вооружение под стандарты Североатлантического альянса. В этом контексте подобное военное сотрудничество выглядит для обеих стран как минимум нелогично. В России решили подождать, пока ближайшие соседи определятся со своими политическими ориентирами. Кадры Ан-70 в воздухе, снятые как проект будущего, вполне могут стать свидетельством исторического провала. Создаваемый в кооперации с Россией военно-транспортный самолет до серийного производства может и не дожить.

"Реальных серьезных работ, связанных с дальнейшим внедрением этого самолета, нет", - говорит генеральный конструктор АНТК им.Антонова Дмитрий Кива. Возделанные для Украины партнеры финансового интереса к чужому проекту не проявляют. Для НАТО военные транспорты строят Airbus и Boeing. А к надежным и проверенным российским Ан-70, все больше развернутым носом на запад, обоснованно охладели.

"Если сегодня внешний курс помаранчевой власти четко ориентирован на НАТО, то естественно Россия как минимум встанет в режим ожидания, режим стэнд-бай, прежде чем приступить к каким-то действиям по самолету Ан-70", - убежден член комитета Верховной рады Украины по вопросам национальной безопасности и обороны Владимир Сивкович.

В заложниках у политической ветрености оказались сотни тысяч авиаторов и оружейников. Все, чем пока помогают страны альянса украинскому авиапрому, - это американские туалеты и итальянские кресла для опять же совместного с Россией граждан-

ского Ан-148. Тем временем, натовские десанты с американских самолетов вполне успешно высаживаются под Николаевом. А украинских солдат, всю жизнь стрелявших из самого надежного в мире автомата, учат разбирать М-16. Всё, чем еще может удивить альянс Украина, - строевой и оркестром.

На оружии Украина пока зарабатывает до полу-миллиарда долларов в год. Страна - до сих пор в рейтинге крупнейших экспортеров. Но на пути в альянс гордость украинских оружейников окажется обычным неликвидом. На поле боя украинский солдат не сможет помочь натовцу даже патронами. Калибр 5,45, под который строились заводы, придется увеличить: в НАТО он 5,56. Знаменитые танки Т-84, которые выпускает огромное предприятие в Харькове, не подходят для НАТО из-за башни - она должна быть выше - и пушки, которые на Западе самозарядные. А радарным системам "Кольчуга" путь в альянс и вовсе заказан. Они, понимаете ли, американские самолеты-невидимки "Стелс" видят.

"Поставлена конкретная задача: рассмотреть целесообразность проведения с помощью НАТО и государств-членов альянса комплексного смотра военно-промышленного комплекса Украины и разработки госпрограммы интеграции ВПК в евроатлантическое пространство", - зачитывает указ президента Ющенко председатель комитета Рады по безопасности и обороне Георгий Крючков.

Подобные указы депутат собирает. И говорит, что, возможно, это все, что останется вскоре от украинского ВПК.

*источник: сайт "Вести.Ru"
05.03.06*

РОССИЯНЕ БЛОКИРУЮТ ПРОИЗВОДСТВО АН-70

Россияне блокируют программу производства самолета Ан-70. Об этом заявил генеральный директор Государственной самолетостроительной корпорации "Национальное объединение Антонов" Анатолий Мяслица. "Сегодня россияне явно его блокируют. Как только мы найдем общий интерес с самолето-

строителями РФ, этот вопрос будет урегулирован", - утверждает А. Мяслица. По его словам, Россия остается стратегическим партнером Украины. На данный момент в Самаре производится самолет Ан-140.

*источник: сайт "ugmk.info"
01.03.06*

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ АВИАКОНСТРУКТОР ДМИТРИЙ КИВА: "МЫ ДОЛЖНЫ ПОМОЧЬ АВИАКОРПОРАЦИИ "АНТОНОВ"

Генеральный конструктор АНТК им. О.К. Антонова Дмитрий Кива уверен - успех украинского авиастроения зависит от сотрудничества между основными участниками корпорации "Антонов". "На этапе становления мы должны помочь Корпорации. Главная задача - работать слаженно", - заявил он сегодня на пресс-конференции. "Мы нацелены на деловое сотрудничество и хотим успешно работать", - сказал Кива.

Генеральный конструктор сообщил журналистам, что основными направлениями работы АНТК им. О.К. Антонова в 2006 году являются получение сертификатов на АН-148, модернизированный АН-124 и работы по транспортнику АН-70.

Генеральный директор, председатель правления корпорации "Антонов" Анатолий Мяслица подтвердил, что основной задачей авиакорпорации является налаживание серийного производства этих самолетов. "Мы должны зарабатывать деньги. При уровне продаж в 1 млрд. долл. в год авиакорпора-

ция будет перечислять в бюджет 300 млн. долл.", - заявляет Мяслица.

Как сообщил журналистам директор НИИ Корпорации "Антонов" Георгий Кривов, для того, чтобы решить проблемы Корпорации на протяжении 2-3 лет необходимо инвестировать в отрасль до 600 млн. долл.. "Европейские компании тратят ежегодно в расчете на 1 рабочее место 23 000 долл. на новые разработки, в США - до 120 000 долл.. В прошлом году, корпорация "Боинг" продала товаров и услуг на 52,5 млрд. долл., Украина - всего на 180 млн. долл.", - сказал Кривов.

Напомним, государственная самолетостроительная корпорация "Антонов" создана постановлением Кабинета Министров от 14 июля 2005 года во исполнение указа Президента от 27 мая текущего года.

источник: ИА "Подробности"
01.03.06

"АНТОНОВ" ПРИВЛЕЧЕТ \$500-600 МИЛЛИОНОВ

Для развития авиастроения в Украине Государственной самолетостроительной корпорации "Национальное объединение "Антонов" необходимо в течение года привлечь около \$500-600 млн. ресурсов. Об этом корреспонденту ЛІГАБізнесІнформ сообщил директор Украинского научно-исследовательского института авиационной технологии Георгий Кривов.

По его словам, привлечь ресурсы можно тремя путями, первый из которых - внутренние кредиты, государственные преференции. Кроме того, ресурсы можно привлекать с помощью внешних инвестиций и кредитов. После привлечения \$500-600 млн. объединение "Антонов" в течении 5 лет сможет выйти на годовую "отработку" не менее \$1 млрд. При этом государству в виде налогов будет возвращено \$300-400 млн.

Европейские компании тратят ежегодно в расчете на 1 рабочее место \$23 000 на новые разработки, в США - до \$120 тыс. В прошлом году, корпорация "Boeing" продала товаров и услуг на \$52,5 млрд. Украина - всего на \$180 млн.

Кривов отметил, что разработаны основные цели корпорации "Национальное объединение "Антонов", среди которых - развитие авиастроительной отрасли Украины, координация совместной экономической организационной политики, стабильное финансовое обеспечение, создание и продвижение нового "прорывного" продукта и др. Он отметил, что в задачи корпорации входит "найти узкие места отрасли" и провести работу над ними. Директор Украинского научно-исследовательского

института авиационной технологии добавил, что в последние годы у отрасли определились три основные проблемы: ресурсы, кадровый потенциал и государственный протекционизм.

"Или мы принимаем меры, или мы совсем "рассосемся" и не будем принимать участие в этом виде деятельности в мировой практике", - заявил Кривов и подчеркнул, что на данный момент всеукраинские авиапредприятия занимают 90-е места в мировом рейтинге по авиапроизводству.

В свою очередь генеральный конструктор АНТК им. О.К. Антонова Дмитрий Кива уверен, что успех украинского авиастроения зависит от сотрудничества между основными участниками корпорации "Антонов". Он сообщил сегодня журналистам, что основным направлением работы в 2006 году является получение сертификатов на АН-148, модернизированный АН-124 и работы по транспортнику АН-70.

Генеральный директор, председатель правления корпорации "Антонов" Анатолий Мяслица подтвердил, что основной задачей авиакорпорации является налаживание серийного производства этих самолетов. "Мы должны зарабатывать деньги", - сказал он. По его словам, при уровне продаж в \$1 млрд. в год авиакорпорация будет перечислять в бюджет \$300 млн.

источник: газета "Деньги"
01.03.06

СТАВКА НА F-35

Австралия закупит у США партию новейших истребителей F-35 Joint Strike Fighter. В ходе начавшихся переговоров с американской компанией LockheedMartin будут определены сумма контракта и количество закупаемых Канберрой самолетов. Истребители F-35 заменят находящиеся на вооружении австралийских ВВС F-18 Hornet и устаревшие бомбар-

дировщики F-111 до середины следующего десятилетия. Хотя окончательного решения о количестве закупаемых F-35 еще не принято. Ожидается, что общая сумма сделки составит порядка 16 млрд. долл.

источник: газета "Красная звезда"
17.03.06

ОБЗОР ПРЕССЫ

Самолетостроение подхватит единый финансовый поток	41
Все на борт	44
Как ОАКнется, так и откликнется	46
Кандидатов много, а выбрать некого	48
Авиастроителей объединит человек с "МИГа"	49
Полет миллиардов	50
Только не надо медлить!	51
Беспрецедентная сделка	53
Где купить крылья	56
Под контроль Сергея Иванова перейдут море, суша и воздух	57
"Ил" долетел до Кубы	58
Авиакомпании готовы взять Ту-334, но этих самолетов нет	59
Прерванный полет Ан-70	63
Укус "Кобры"	65
Взаимодополняющие проекты	66
Взаимодействие в рамках программы по двигателю SaM146	67
Титановая хватка	68
ВСМПО опять под ударом	69
Россель - Тетюхину: Не тяни, продавай, по цене тебя не обидят	70
"Туполев": появился свет в конце тоннеля	71
"Ильюшин Финанс" закроют?	72
Призыв к партнерству	73
Довольно топить ассигнациями	74
"Оборонпром" взял прицел на "Роствертол"	75

ОБЗОР ПРЕССЫ

за март 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ ПОДХВАТИТ ЕДИНЫЙ ФИНАНСОВЫЙ ПОТОК

20 февраля закончились почти трехлетние мятарства идеи создания Объединенной авиационной корпорации: президент РФ Владимир Путин подписал указ N 140. В соответствии с этим документом до 1 апреля 2007 года должны быть проведены все мероприятия по формированию ОАК, определен состав "негосударственных акционеров открытого акционерного общества "Объединенная авиастроительная корпорация" и размеров их долей в уставном капитале этого акционерного общества". Доля акций государства в новой структуре будет составлять не менее 75%.

Объединение ведущих авиационных производителей намечено провести в две стадии. На первом этапе в состав ОАК войдут шесть из них, расположенных в Москве: ОАО АХК "Сухой" (100%), ОАО "МАК "Ильюшин" (86%), ОАО "Туполев" (90,8%), ВЭО "Авиаэкспорт" (15%), ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (38%) и ОАО "Финансовая лизинговая компания" (58%). Из предприятий, находящихся за пределами столицы, в новое авиационное объединение будут включены Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А. Гагарина (25,5%), нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (38%) и Новосибирское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова (25,5%). После проведения мероприятий по акционированию к ним должны присоединиться ФГУП "РСК "МиГ" и ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова". Их акции будут переданы в уставный капитал ОАК в обмен на дополнительную эмиссию акций корпорации. В соответствии с проектами нормативных актов ФГУП "МиГ" и ФГУП "КАПО" в ближайшее время должны стать акционерными обществами.

ЗАДАЧИ И СТРУКТУРА

Основными целями создания ОАК специалисты называют необходимость слияния всех финансовых потоков в рамках развития авиации в единое целое и

их оптимальное перераспределение по перспективным направлениям. В качестве второй задачи выступает необходимость сужения продуктового ряда создаваемой и производимой авиатехники с целью исключения оставшейся в наследство от СССР практики дублирования работ и неоправданного расходования средств. Кроме того, новая структура должна обеспечить исключение внутренней конкуренции авиационных производителей за счет перераспределения зон ответственности и направлений работ.

И, главное, о чем пекутся идеологи и пропагандисты новой структуры, создание оптимальных условий для притока частных капиталов как из внутренних источников, так и зарубежных.

Сегодня, когда государство планирует контролировать 75% финансовых потоков в самой прибыльной сфере авиационного бизнеса - военной - и более половины - в транспортной, желание зарубежного и отечественного капитала включиться в этот процесс остается под вопросом.

В ОАК планирует войти "Иркут" - абсолютно частное акционерное общество, которое, кстати, было одним из инициаторов создания корпорации. Однако на этапе зарождения идей предполагалось, что доля государства в данной структуре не будет превышать 25%. Теперь, когда установлены четкие финансовые правила игры на авиационном поле, желание частного капитала вкладывать "длинные деньги" в авиапром достаточно трудно предсказуемо.

Сегодня не существует биржевой цены акций всех входящих в ОАК предприятий, за исключением "Иркута", который прошел все биржевые формальности и продал 10% своих акций европейской аэрокосмической корпорации EADS. Объединяющимся предприятиям придется пройти длительную процедуру оценки своих активов и регистрации на бирже.

По некоторым данным, новая корпорация будет включать четыре функциональных компонента: "Военная авиация", "Транспортная и специальная авиация", "Гражданская авиация" и "Производство узлов и компонентов". Долевое участие государства в военном секторе будет составлять 75%, в транспортную и специальную авиацию оно вложит 51% своих активов, а в гражданской авиации госпакет не будет превышать 25%.

Сегодня всеми идеологическими и административными аспектами формирования ОАК, разработкой единой политики развития, подготовкой активов

к объединению занимается "Объединенный авиастроительный консорциум", имеющий юридический статус некоммерческого партнерства. В законодательный корпус этой структуры, в так называемый наблюдательный совет, входят все главы объединяющихся предприятий. Административная составляющая партнерства представлена правлением, председателем которого является вице-президент ОАО "НПК "Иркут" Валерий Безверхий. В состав правления входят директора направлений, эксперты и советники. Общая численность правления составляет около 30 человек.

Представители ВВС не в большом восторге от появления ОАК. В лице ОАК в России появится новый монополист, что приведет к устранению конкуренции, увеличению цен и снижению качества продукции. Военные утверждают, что опыт взаимодействия некоторых авиационных компаний с зарубежными партнерами показал, что иностранный капитал обеспечивает решение только собственных задач и не заинтересован в возрождении потенциального конкурента. Вдобавок роль Минобороны как главного заказчика авиационной техники практически не определена.

Многие эксперты затруднились ответить на такие вопросы, как стоимость предстоящих преобразований, реальные сроки их осуществления и наиболее вероятные результаты введения новшеств. По словам специалистов, все будет определяться тем, как главам ведущих предприятий удастся договориться о разделении финансовых полномочий и кто реально встанет у руля управления новой корпорацией. Что произойдет с остальными предприятиями отрасли, когда государство прекратит их финансировать, тоже остается не совсем ясным. "Скорее всего, их просто закроют, и они прекратят существовать", - заявил один из экспертов.

КАК ВЫБИРАТЬСЯ ИЗ ЯМЫ

В преамбуле к указу президента говорится, что ОАК создается "в целях сохранения и развития научно-производственного потенциала авиастроительного комплекса Российской Федерации, обеспечения безопасности и обороноспособности государства, концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ создания авиационной техники".

Первые разговоры о вытаскивании российского авиапрома из ямы, в которую он все глубже погружался последние 10 лет, начались еще в 2003 году. Тогда предполагалось, что государство ограничится только 25% владения собственностью этого промышленного монстра. Но время, как всегда принято говорить в подобных случаях, вносит свои поправки.

Авиапром РФ по состоянию на начало 2005 года насчитывал 293 основных предприятия и организации, на которых трудилось более 500 тыс. человек. Несмотря на падение производства с начала 1990-х годов, число этих предприятий уменьшилось несущественно. Однако, как констатировал Виктор Христенко, большинство из них оснащено устаревшими технологиями и оборудованием, что не позволяет конкурировать на открытом рынке. 57 из этих предприятий являются чисто государственными структурами, а 236 - акционерными обществами (АО). Именно такие цифры приведены в документах, которые управление авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности пред-

ставило парламентариям на слушаниях "Состояние, перспективы и законодательное обеспечение развития авиапромышленности" в октябре прошлого года. Согласно документам Роспрома, 148 АО созданы с долей государства. Сюда входят 43 авиационных предприятия, федеральный пакет акций в которых составляет более 50%. В 67 АО государство имеет от 25 до 50% акций, а в 22 - менее 25%. В остальных 88 акционерных обществах государство никак не участвует. В ближайшее время 42 государственных предприятий планируется сделать акционерными обществами.

Программой реформирования авиационной промышленности предусматривается введение в состав интегрированных с частным бизнесом структур 138 госпредприятий и АО, что составит 45% от общего числа заводов авиационной промышленности. В конце прошлого года разработана и 33-страничная "Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года", в которой провозглашается: "Комплекс мер, предусмотренных в рамках настоящей стратегии, позволит обеспечить динамичное развитие российской авиапромышленности на основе частно-государственного партнерства, современных механизмов корпоративного управления, совершенствования правовой базы и новых методов государственной поддержки. Это позволит принципиально изменить стратегическую конкурентную позицию авиапромышленности России на мировом авиарынке, что фактически приведет к ее возвращению на этот рынок в качестве мирового центра авиастроения, продвигающего новую конкурентоспособную авиатехнику".

СТРАТЕГИЯ "ЗА"

В докладе, с которым выступил глава МЭРТа Виктор Христенко на обсуждении "Стратегии развития авиапрома", отмечалось, что объем внутреннего рынка гражданской авиационной техники, выпускаемой российской авиапромышленностью, неуклонно падает. С 1992 до 2004 года он снизился с 27,5% до 17,4%. Этому в значительной мере способствовало активное продвижение в Россию самолетов иностранного производства, в то же время между российскими предприятиями сохранялась конкуренция за ресурсы бюджетной поддержки.

Не лучше обстоят дела и с экспортом уже морально устаревающей российской авиатехники. На мировом рынке гражданской авиатехники объемы продаж продукции отечественного авиапрома не превышают 1%.

Военная авиационная техника России до последнего времени занимала около 25% мирового рынка. После относительно успешного периода с 2000 по 2003 год, когда в общих объемах экспорта вооружений и военной техники на долю авиации приходилось более 50% продаж, наступил этап спада. По словам Христенко, создавшееся положение требует принятия серьезных мер по развитию военного сектора авиапрома, чтобы сохранить с таким трудом завоеванные позиции.

Одно из основополагающих мест в "Стратегии" отведено проблемам структурных преобразований в отрасли. В настоящее время российский авиапром страдает такими болезнями, как "высокий уровень анклавности, мелкосерийности и финансовой неустойчивости, оторванности от внешних рынков сбыта продукции". Сегодня авиапромышленность

является набором небольших разобщенных компаний, "не способных ни в долгосрочном, ни в краткосрочном плане конкурировать с игроками на глобальном рынке".

"В отрасли назрела необходимость консолидации; которая уже прошла в других странах", - подчеркнул Виктор Христенко.

Именно ОАК министр рассматривает как панацею от всех бед. Он считает, что необходимость консолидации авиационной промышленности в ОАК определяется несколькими причинами.

Прежде всего это диктуется высочайшим уровнем концентрации мировой авиационной промышленности. Минимальный уровень продаж, необходимый для вхождения в пятерку ведущих производителей авиатехники, находится на уровне 5-6 млрд. долларов в год. А по оценкам специалистов, возможности Россия по этому показателю составляют только 2-2,5 млрд. долл.

Второй причиной является накапливающееся отставание России в области развития авиационных технологий, что без принятия соответствующих мер к 2010 году может закончиться полной утратой конкурентоспособности.

В-третьих, объемы необходимых финансовых вложений и сроки реализации проектов таковы, что сегодня ни один из отечественных производителей не может взять на себя все существующие риски. И, наконец, в сложившихся условиях любой проект по созданию нового конкурентоспособного гражданского самолета нельзя реализовать без международной кооперации. Особенно важен такой подход на начальном этапе вывода на рынок неизвестных продуктов.

СТРАТЕГИЯ "ПРОТИВ"

Сегодня мировой рынок пассажирских самолетов начали делить Франция, которая вместе с европейским сообществом создала Airbus, и американский Boeing. При этом глава правительства РФ Михаил Фрадков так высказался о сложившейся ситуации: "Мы вынуждены констатировать неспособность своими силами производить стратегические изделия для экономики, это печально, но это факт, раньше надо было думать".

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александра Нерадько на этом же заседании объявил, что "20 крупнейших перевозчиков с 2002 года приобрели 96 самолетов, из них 20 - купили в странах СНГ, 76 - самолеты дальнего зарубежья".

По оценкам некоторых экспертов, задача, поставленная во главу угла "Стратегии" и именуемая "продуктовой политикой", является одной из главных ошибок ее авторов. "Только продаваемая на мировом авиарынке продукция отечественной авиационной промышленности позволит сохранить Россию в качестве мировой авиастроительной державы", - в таком духе обрисована сложившаяся ситуация в документе.

Однако специалисты ориентацию на внутренний рынок, если последний "становится частью мирового рынка", считают неверной. Они полагают, что те, кто из года в год отдавали свой внутренний рынок самолетам Boeing, Airbus, уже перестали верить в способность России самостоятельно производить самолеты для своих пространств, но тем не менее продолжают активно призывать к завоеванию мирового рынка.

А ровно четыре года тому назад председатель комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи Владимир Катренко, обращаясь к только что утвержденному президентом РФ документу под заглавием "Основы политики России в области авиационной деятельности на период до 2010 года", прокричал: "За последние годы 13 раз правительство принимало решения, по которым предоставлялись таможенные и налоговые льготы на импорт зарубежной авиатехники. Объем этих льгот составил 1,2 млрд. долл. То есть из нашего скудного бюджетного пирога, формируемого в основном за счет нефтедолларов, мы вырвали солидный кусок в пользу производителей иностранных самолетов".

По прогнозам Минтранса, в России к 2010 году объем перевозок авиационных пассажиров в России должен вырасти почти в 2 раза и составить 56 млн. человек. А согласно утверждениям руководителя "Аэрофлота" Валерия Окулова, потребность российских авиакомпаний в воздушных судах в период с 2001 по 2015 год оценивается в 1202 самолета, из которых 53 - дальнемагистральные, 215 - среднемагистральные, 149 - ближнемагистральные и 785 - региональные.

Именно по этой причине некоторые российские эксперты утверждают, что базу сбыта для российского авиапрома необходимо строить, исходя из потребностей внутреннего рынка.

"Если самолеты не производятся в России, значит, их нужно покупать за рубежом, а для этого нужно снизить таможенные платежи..." - заявлял в апреле 2002 года глава "Аэрофлота" Владимир Окулов. "Пока нет своей хорошей техники, почему бы не закупить импортную?" - повторяет сегодня мнение авиационного начальника президент Национальной информационной группы Андрей Насонов.

Следовательно, в РФ по-прежнему немало желающих отдать свой внутренний рынок иностранным производителям. Однако "Стратегия" предписывает выйти с российскими самолетами на мировой рынок. Но какими? О том стыдливо умалчивается.

Что способно перебить Airbus и Boeing, не говоря о совсем мелких в этом вопросе канадцах, бразильцах и китайцах, совершенно непонятно. Без предъявления хотя бы в единичном экземпляре какого-то подобия такого продукта говорить о "продаваемой на мировом авиарынке продукции отечественной авиапромышленности" просто бессмысленно.

На том же упомянутом выше заседании Михаил Фрадков потребовал от главного творца "Стратегии" Виктора Христенко назвать представителей Минпромэнерго, которые возьмут на себя ответственность за развитие российской авиации.

"У вас непосредственное отношение к авиапрому имеет только Борис Алешин, а этого недостаточно. Если мы не найдем человека, который может профессионально заниматься отраслью, то в дальнейшем мы по-прежнему будем только говорить об этом", - заявил премьер.

Владимир ИВАНОВ

источник:
газета "Независимое военное обозрение"
03.03.06

ВСЕ НА БОРТ

Российских "стальных птиц" будут высиживать отныне в одном- единственном государственном гнезде.

Отечественным авиастроительным предприятиям придется расстаться с независимостью ради будущего процветания. К 1 апреля 2007 года должна быть создана "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), в которую войдут все основные заводы и КБ. Как следует из подписанного президентом указа, на 75% владеть корпорацией будет государство. По замыслу авторов революционных перемен через десять лет ОАК должна встать в ряд крупнейших мировых авиапроизводителей.

ПЕРВОАПРЕЛЬСКИЕ ТЕЗИСЫ

Отечественное авиастроение ждут действительно революционные перемены. Ведь даже при советской власти, оставаясь собственностью государства, предприятия отрасли работали автономно и при этом весьма продуктивно конкурировали между собой. В перестроечные времена система рухнула, авиапром перестал получать заказы и деньги, и теперь ему придется за несколько лет пройти тот путь, который европейские и американские конкуренты проделали в течение десятилетий.

Идея проста: сильное военное авиастроение должно спасти близкий к полной деградации гражданский авиапром при значительном управленческом и финансовом участии государства. Для этого вводится принцип "одного окна" - деньги в отрасль будут вливать через одну компанию.

Правительство готово щедро финансировать новорожденную корпорацию: деньги станут поступать напрямую из бюджета, в том числе по статьям Министерства обороны, а возможно, и из Инвестиционного фонда. Уже известно, что за десять лет авиапром сможет потратить на создание новой техники не меньше 10 млрд. долл.

Правительство сохранит контрольный пакет акций в большинстве предприятий, которые войдут в ОАК. Впрочем, участие частного капитала не возбраняется. На начальном этапе доля миноритарных акционеров может составить 25%, а в будущем, вероятно, и больше. Допуск в стратегическую отрасль "посторонних" объясняется прежде всего прагматическими соображениями, то есть расчетом на дополнительные инвестиции.

Есть планы и по привлечению иностранного партнера. В качестве стратегического инвестора чиновники надеются увидеть концерн EADS (основной акционер европейской авиастроительной корпорации Airbus). Интерес к российскому рынку у EADS есть - компания уже сейчас владеет пакетом акций российского "Иркута".

Как раз в тот момент, когда Владимир Путин подписал указ о создании ОАК, Airbus сообщил, что ведет с российским правительством переговоры о разработке и строительстве новых самолетов. И как сообщил газете "Файнэншл тайме" вице-президент

компании Аксел Крайн, "эта программа рассчитана не на два-три года, речь идет о долгосрочном партнерстве, это как брак".

На сегодняшний день список будущих членов ОАК выглядит так. На первом этапе в корпорацию войдут холдинговая компания "Сухой", комплекс имени Ильюшина, производственное объединение имени Гагарина, Нижегородский завод "Сокол", Новосибирское производственное объединение имени Чкалова, компания "Туполев", две лизинговые компании и внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт". На втором этапе к корпорации присоединятся Казанское производственное объединение имени Горбунова и корпорация "МиГ". Участников холдинга "второй очереди" не удалось принять сразу из-за юридических сложностей - вначале их необходимо преобразовать из унитарных предприятий в акционерные общества.

Отказаться от вступления в корпорацию производители, по сути, не могли. Ведь без финансовой поддержки государства создать новую технику никто из них не в состоянии. А заручиться помощью чиновников, не являясь членом ОАК, весьма проблематично. Начальник управления авиапромышленности Федерального агентства по промышленности Евгений Горбунов признает: "При реализации программ и стратегий развития авиапрома мнение ОАК, безусловно, должно учитываться. Естественно, корпорация будет участвовать и в разработке новых программ. Тот, кто принимает ответственность за создание продукта, должен иметь и приоритет".

Фактически это означает, что оставшиеся независимыми компании будут существовать лишь за счет ремонта своей уже старой техники. Поэтому те, кто не присоединится к корпорации сейчас, вынуждены будут делать это позднее.

"Как любое юридическое лицо, в дальнейшем ОАК свободно в привлечении других предприятий", - отмечает Евгений Горбунов. Правда, условия для опоздавших на борт скорее всего станут хуже.

Задачи перед новой компанией стоят наполеоновские - к 2015 году предстоит выйти на уровень производства 120 самолетов в год. Всего же в стране выпуск авиационной техники должен возрасти в два с половиной раза, а годовая выручка корпорации превысит 8 млрд. долл. Реально ли вернуть Россию в круг лидеров мирового авиапроизводства?

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

Есть веские доводы в пользу того, что российские авиастроители в состоянии добиться успеха. Во-первых, это солидное финансирование. Во-вторых, мировой опыт говорит об эффективности объединения в этой стратегической для любого государства отрасли. В-третьих, не утрачены окончательно традиции, есть опытные профессионалы. Такие оценки подтверждают не только авиационные специалисты, но и независимые аналитики.

"Эффект от объединения будет положительным. Вероятно, в перспективе ОАК реструктурируют, проекты, разработанные на одних предприятиях, станут

собирают на других заводах. Таким образом, может быть повышена эффективность производства. Кроме того, удастся сэкономить на закупках материалов, например того же металла. Поодиночке производителям добиться этого гораздо сложнее", - считает аналитик компании UFG Елена Сахнова.

Однако есть поводы и для серьезных сомнений. Во-первых, упущено немало времени. Разговоры о необходимости консолидации ведутся несколько лет. Понятно, что свободные средства появились у правительства только в последние годы, но и после принципиального решения о создании корпорации уже прошел год. На сегодняшний день мы имеем только "прототип" ОАК с такой же аббревиатурой - "Объединенный авиастроительный консорциум", созданный для формирования корпорации.

Во-вторых, наш же, российский опыт показывает, что прямое бюджетное субсидирование порождает безответственное отношение к средствам. Правда, президент некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум" Валерий Безверхний утверждает: "Государство должно инвестировать в отрасль. Собственно, в Европе Airbus пользовался поддержкой государства на протяжении двадцати пяти лет. Он стал прибыльной организацией только в конце 90-х годов". Но опыт Airbus отличен от российского проекта. Европейская компания получала существенное финансирование в виде кредитов (пусть и льготных), а это совсем другой уровень ответственности.

Опыт США тоже не вполне применим в России. Американские производители самолетов объединялись вокруг сильного производителя - Boeing, который просто поглотил более слабый Douglas. По большому счету лидер американского авиапрома просто нанял на работу специалистов менее удачливого конкурента и выпустил под своей маркой несколько моделей, разработанных в Douglas. В России же такого бесспорного лидера нет. У нас, по сути, часть отрасли - неконкурентоспособный гражданский авиапром - присоединяют к более успешным создателям военных самолетов. А это другой путь, и нам придется выступить в роли первопроходцев.

Как будет выстраиваться деятельность ОАК, пока не может сказать никто. Похоже, что и сами ее создатели не готовы говорить о деталях. Механизм управления можно представить лишь в самых общих чертах. По словам Валерия Безверхнего, должен быть создан имущественный холдинг, который станет контролировать большинство компаний и начнет оказывать влияние на своих "дочек". Совет директоров холдинга составят представители государства и частных акционеров. Советы директоров "дочек" на первом этапе создания ОАК сформируют из представителей исполнительных органов холдинга, руководства и представителей частных акционеров. Холдинг будет обладать единой инвестиционной, кадровой политикой, единой системой контроля качества, у него также появится консолидированная финансовая отчетность, но на начальном этапе вошедшие в холдинг предприятия сохраняют и собственную отчетность. По информации "Итогов", при принятии решения может быть, по крайней мере на первом этапе, использован коллегиальный принцип.

Главной проблемой ОАК может стать выработка единой производственной политики. Проблемы уже есть, они связаны с назначением главы корпорации. Слухов и версий тут достаточно, но до сих пор неясно даже, будет ли это авиационный профессионал или

менеджер, не связанный ни с одним из предприятий. Есть и предположения, что глава корпорации будет политической фигурой. Реальные шансы возглавить ОАК есть у нескольких кандидатов, но явное предпочтение кому-то отдать трудно. Так, кандидатура главы компании "Сухой" Михаила Погосяна вызывает неудовольствие другой сильной группы "МиГ" и "Иркут", - которую представляют Алексей Федоров и Валерий Безверхний. Естественно, что эти люди вызывают неприятие в "Сухом".

Предполагалось также, что ОАК мог возглавить идеолог объединения и создатель корпорации - глава федерального агентства по промышленности Борис Алешин, но и у него есть соперник - экс-глава Министерства промышленности Илья Клебанов. Но нельзя забывать, что Клебанов был сторонником другой концепции развития авиапрома - создания нескольких конкурирующих между собой компаний. Называли и экс-главу Росавиакосмоса Юрия Коптева.

Между тем от того, кто станет руководителем, напрямую зависит, какие проекты будут реализовываться в государственной корпорации. Пока ни одна из компаний не горит желанием отказаться от собственных разработок.

Например, существует проект по созданию средне-регионального самолета RRJ силами компании "Сухой". Однако наряду с этим есть планы строительства ближнемагистрального лайнера МС-21 производства "Иркут", "Ильюшина" и "Туполева". Кроме того, в ОАК не исключают, что будут реализовывать модель ближне-регионального самолета М-101Т завода "Сокол". Эксперты не сомневаются, что найдутся и другие претенденты освоить государственные миллиарды. Хотя еще несколько месяцев назад в правительстве и профильных министерствах полагали, что целесообразнее сконцентрироваться максимум на двух наиболее перспективных проектах, независимо от того, к какой нише они относятся. Но если создатели корпорации пойдут по пути раздачи заказов в обмен на лояльность потерявших независимость руководителей предприятий, то на эффективную работу рассчитывать не придется.

В такой ситуации логичным представляется более жесткий способ управления, то есть переход на так называемую единую акцию, когда корпорация выполняет решения единого совета директоров и единого исполнительного органа. Тогда предприятия, вошедшие в ОАК, потеряют независимость, став подразделениями корпорации. Такая реорганизация поможет ослабить позиции руководителей части предприятий, которые в нынешней ситуации неизбежно будут лоббировать интересы своих бывших "владений". В противном случае объединенная корпорация рискует остаться альянсом плохо управляемых производителей.

Создатели ОАК не исключают перехода на единую акцию, но произойти это может лишь после того, как завершатся промежуточные этапы строительства ОАК. Между тем если учесть, что отечественный авиапарк стремительно стареет, времени на размышления, можно сказать, не осталось. Отечественные авиаперевозчики продолжают закупать иностранные самолеты, и отвоевывать рынок становится все труднее.

Кирилл ПАЛЬШИН

*источник: журнал "Итоги"
06.03.06*

КАК ОАКНЕТСЯ, ТАК И ОТКЛИКНЕТСЯ

Российский авиапром, выражаясь авиационной терминологией, получил команду к вырубанию на взлет. Президент России Владимир Путин на днях подписал Указ "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация". Этим же документом предусмотрено акционирование двух ФГУПов: РСК "МиГ" и Казанского авиационного производственного объединения им. С.П. Горбунова. В федеральной собственности закрепляются 100% их акций, которые на втором этапе создания корпорации будут внесены в ее уставный капитал. На проведение всех этих мероприятий Правительству России установлен срок – до 1 апреля 2007 года.

Военные проявляют повышенный интерес к этому президентскому указу еще и потому, что от состояния авиапрома зависит обеспечение боеготовности ВВС. В ближайшие годы предстоит модернизировать стоящую на вооружении авиатехнику и разработать новые образцы. Это будет возможно, если ОАК крепко встанет на ноги и будет эффективно решать поставленные перед компанией задачи по разработке современной авиационной продукции.

Глава государства еще в начале 2005 года объявил решение о создании ОАК, которое было одобрено президиумом Госсовета. Было заявлено о необходимости реорганизовать авиапром, объединив силы и возможности российских самолетостроителей, и как следствие вернуть утраченные позиции времен союзного государства. В ожидании подписания указа прошел еще один долгий год.

А ведь за рубежом аналогичные шаги сделаны были давно. Американские фирмы Lockheed Martin, созданная путем слияния Lockheed Corporation и Martin Marietta, The Boeing Company - Boeing и McDonnell Douglas, The Northrop Grumman Corporation - Northrop и Grumman, британская BAE Systems, объединившая British Aerospace и Marconi Electronic Systems. В 2000 году была создана Европейская аэрокосмическая корпорация European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), куда вошли французская Aerospatiale-Matra, германские Dornier Flugzeugwerke и Daimler Chrysler Aerospace AG и испанская Construcciones Aeronauticas SA. Эти мощные холдинги занимаются производством как гражданской, так и военной авиатехники, а также систем ПВО, ракетных и космических комплексов. Получаемые ими прибыли составляют десятки миллиардов долларов. Выходит, что России в очередной раз придется догонять своих конкурентов - о пресловутом "перегнать" речь и не идет.

Многое здесь будет зависеть от того, кто встанет во главе ОАК. И не только потому, что роль харизматичного лидера сама по себе значит немало. Важно с первых шагов грамотно и эффективно построить работу, чтобы, как говорится, не задержаться на старте. А вот такая заминка с руководителем, похоже, уже

возникла. Напомним, что еще в начале февраля, по сообщению Интерфакс-АВН, Президент РФ Владимир Путин отклонил кандидатуру главы Роспрома Бориса Алешина на пост руководителя корпорации и поручил председателю правительства Михаилу Фрадкову подобрать нового кандидата. До настоящего времени решение еще не принято...

Ранее аналитики выражали опасения, что слияние авиапрома может превратиться в его сливание. Сейчас этого нет. Администрация президента неоднократно возвращала на доработку проект указа. Он больше соответствовал пожеланиям некоторых коммерческих групп, не был ориентирован на развитие отечественного авиапрома и, констатируя назревший кризис, не предлагал каких-либо путей по его преодолению с учетом интересов России. Теперь доля государства в уставном капитале, несмотря на все прогнозы о 51 - 65 процентах, определена президентским указом не менее 75%.

По всей видимости, это связано с тем, что в мировой практике имеются отработанные схемы, по которым иностранные компании в соответствии с международным законодательством могут, по сути, блокировать деятельность фирмы, имея пакет акций более 25%. Очевидно, что российское государство лишило подобной возможности недобросовестных партнеров, планирующих подобное участие в ОАК, а создаваемую корпорацию решило сделать привлекательной за счет динамичного развития и получаемых прибылей.

Как заявлял ранее глава Минпромэнерго Виктор Христенко, к 2015 году объем производства гражданской авиатехники составит 8,2 - 8,5 млрд. долл. ОАК должна выйти на уровень производства 120 гражданских (!) самолетов в год. На фоне нынешних штучных экземпляров это будет существенный прорыв. Для этого из бюджета страны предстоит выделить 20 млрд. руб.

По расчетам специалистов, в ушедшем году компании, запланированные к вхождению в ОАК, получили суммарную прибыль порядка 3 млрд. долл. С такой позиции занять в мировом самолетостроении нишу объемом в 10% - 1,7 трлн. (!) долларов - задача довольно проблематичная.

Ее решение возможно при условии увеличения объема продаж не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Во-первых, по прогнозам западных экспертов, ежегодный спрос на авиаперевозки в России будет увеличиваться на 10-15% в год. Даже по более консервативным оценкам российских специалистов Института экономики авиационной промышленности, ежегодный прирост пассажиропотоков в предстоящие 20 лет составит порядка 7%.

Во-вторых, эксплуатируемый сегодня авиапарк самолетов Ан-24, Ил-18, Ил-62 и Ту-154Б будет практически полностью списан к 2010 году. Авиалайнеры Ан-74, Ан-124-100, Ил-62М, Ил-76, Ил-86, Ту-154М, Як-42 имеют возможность оставаться в эксплуатации с учетом программ индивидуального продления ресурсов. Это означает, что для обновления отечественного парка потребуется от 1.300 до 1.800 новых

магистральных авиалайнеров. По всей видимости, в ближайшее время государство обратит свой взор на обновление самолетного парка страны. Хотя, по сути, первые шаги уже сделаны. "Ильюшин финанс" и "Финансовая лизинговая корпорация", занимающиеся лизингом отечественных самолетов, вошли в ОАК. Другим подтверждением выбранной позиции государства в этом вопросе может служить прошедший в прошлом месяце в Москве международный "круглый стол" на тему "Авиастроительная промышленность и гражданская авиация России: насущные задачи и ближайшие перспективы развития". Мероприятие организовала международная консалтинговая сеть Finsbury International Policy and Regulatory Advisors (-FIPRA), попытавшаяся собрать за одним столом представителей различных российских ведомств, авиастроительных предприятий и авиаперевозчиков, а также западных лизинговых компаний. И если представитель американской фирмы Boeing ставку сделал на рекламу самолетов своей фирмы для российских авиаперевозчиков, то специалисты Airbus обратили внимание на то, что на встрече отсутствуют все те, кто ранее видел возможности российского авиапрома только в поставке комплектующих для западных авиалайнеров с их последующей закупкой Россией. Думается, важное замечание.

Именно на том мероприятии прозвучали заявления наших специалистов, что России невыгодно, когда ее отечественные авиаперевозчики берут в лизинг поддержанную иностранную технику. По сути это поддержка экономики другой страны, например, того же американского производителя, переживающего экономический кризис.

Перспективы российской ОАК следует рассматривать не только через призму деятельности ведущих

мировых конкурентов, к которым относятся американский и европейский авиапромы. Мы проспали рынок, который сделали Индия и вездесущий Китай. Динамично развивающийся индийский объединенный авиастроительный концерн Hindustan Aeronautics Limited (HAL) и китайский Aviation Industries of China (AVIC) в последние годы, что называется, включили форсаж. На мировом авиарынке становится все теснее от продавцов, поэтому борьба за покупателя будет только ужесточаться.

Но вернемся в Россию. Как известно, 70% территории нашей страны лишено наземных и водных путей сообщения. Этот фактор определяет ключевую роль авиационной промышленности в развитии экономики страны, которая является географически связующим звеном между Европой и Азией. Как следствие, это укрепляет позиции Российской Федерации в системе международных экономических отношений. Отечественный тандем авиаперевозчиков и авиастроителей самодостаточен, может удерживать лидирующие позиции в мире и быть выгодным для экономики страны в целом.

Это еще раз подтвердил и Международный авиационно-космический салон МАКС-2005, который не только дал возможность российским производителям показать новые проекты и научно-технические разработки, но и стал своеобразной демонстрационной площадкой готовности к серийному выпуску продукции, отвечающей международным стандартам. Теперь слово за Объединенной авиастроительной корпорацией, которой пожелаем чистого неба.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"
05.03.06

ДВИГАТЕЛИ 2006

IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

в рамках IX Международного салона «Двигатели 2006» проводится
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНГРЕСС ПО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ

ТЕМЫ КОНГРЕССА:

- двигатели и экология
- газотурбинное двигателестроение
- компрессоры
- камеры сгорания
- турбины
- поршневые и комбинированные двигатели
- прочность, надежность
- системы автоматического управления
- диагностика
- методы испытаний
- технологии производства
- оборудование
- новые материалы
- технологии ремонта
- гранулярная металлургия
- индустриальные установки

ОРГАНИЗАТОР:

Ассоциация «Союз авиационного
двигателестроения» (АССАД)

105118 Москва, проспект Буденного, 19

тел. (095) 369-80-48,
тел./факс (095) 366-45-88
e-mail: assad@assad.ru

информация о Салоне размещена на сайтах:

WWW.ASSAD.RU
WWW.DVIGATEL.RU

КАНДИДАТОВ МНОГО, А ВЫБРАТЬ НЕКОГО

В России работоспособность государственных и коммерческих структур определяется личными качествами руководителя. От него зависит технологическая политика, выбор стратегических партнеров, распределение финансов и дальнейшие перспективы. Поэтому многих волнует вопрос: кто возглавит Объединенную авиастроительную корпорацию?

Изначально бесспорным кандидатом считался Борис Алешин. Именно он озвучил идею создания единой компании в авиапроме, стоял у ее истоков. Он считается специалистом в области авиастроения, доктор наук, возглавлял Центр микроэлектроники авиационной промышленности, Госстандарт, был статс-секретарем - первым заместителем министра промышленности, науки и технологий РФ...

Однако кандидатура Алешина не встретила понимания, и в указе о создании ОАК его фамилия нет. Существует несколько объяснений этого факта.

Во-первых, Алешин считается креатурой ныне опального экс-премьера Михаила Касьянова. Поговаривают, что именно он нашел Алешина в Госстандарте, где специалист по бортовым авиационным системам успешно сократил чиновничий аппарат в несколько раз, и использовал своего выдвиженца для того, чтобы отобрать у Ильи Клебанова управление оборонно-промышленным комплексом.

Вторая причина кроется в уровне компетентности Бориса Алешина. Он никогда не занимался непосредственно самолетостроением, а трудился в научно-исследовательской и финансово-коммерческой сферах. Потом стал чиновником. Его назначение может нарушить баланс между чиновничеством и частным капиталом в руководстве корпорацией. Компетентность, разумеется, в современной России не имеет особого значения, но в борьбе околоправительственных политических группировок всякое лыко в строку.

Гораздо больше шансов стать руководителем ОАК у известных авиапромышленников. СМИ называют имена трех человек: Алексея Федорова - гендиректора ОАО РСК "МиГ", Михаила Погосяна - гендиректора ОАО "Авиационная холдинговая компания" - "Сухой" и Валерия Безверхнего - вице-президента корпорации "Иркут", в настоящее время возглавляющего некоммерческое партнерство "Объединенный авиастроительный консорциум".

Алексей Федоров руководил деятельностью корпорации "Иркут", затем был "брошен" на вытягивание из финансовой пропасти РСК "МиГ".

Михаил Погосян прошел путь от инженера до генерального конструктора ОКБ "Сухой", а затем стал гендиректором ОАО АХК "Сухой".

На их фоне послужной список Валерия Безверхнего выглядит не столь внушительно. В авиастроении Безверхний, можно сказать, новичок. Только в 1989 году он вошел в совет директоров

"Иркут" после того, как возглавляемая им компания АФТ скупилла значительный пакет акций Иркутского авиапредприятия.

Сейчас Безверхний контролирует 12,7% акций, являясь вторым после Алексея Федорова частным акционером "Иркут". За это время корпорация решила проблемы с финансированием исключительно с помощью рыночных механизмов. А Безверхний обеспечил контракт Airbus на поставку комплектующих на 200 млн. долл. и потому стал компромиссной фигурой руководителя некоммерческого партнерства "Объединенный некоммерческий консорциум".

Кандидатуры Федорова и Погосяна у многих экспертов вызывают сомнения. Нет гарантии, что любой из них не станет больше радеть своей "фирме" в составе ОАК. Впрочем, с тем же основанием можно и Валерия Безверхнего считать неподходящим претендентом. Соблазн дать заработать побольше компании, совладельцем которой он является, слишком велик.

Надо также учесть, что каждый новый руководитель подбирает собственную команду сотрудников и управленцев. Это может привести к созданию мощного лобби одной из трех компаний - РСК "МиГ", "Сухой" или "Иркут", что не придаст устойчивости всей структуре ОАК.

Поэтому все больше уверенности, что "пост номер один" в ОАК доверят человеку со стороны. Главным таким кандидатом считается Юрий Коптев, получивший опыт руководства такой огромной структурой, как Росавиакосмос. Но Коптев - не авиастроитель, он выходец из космической отрасли, и в тот период, когда он возглавлял РАКА, авиапром не получал особой поддержки. Но равноудаленным от главных авиакорпораций его считать нельзя, поскольку он является членом совета директоров "Сухого".

Глава ОАК должен суметь интегрировать массу предприятий в единое целое и запустить рабочий механизм корпорации. Ему предстоит содействовать приватизации ряда предприятий, вывести их на рынок ценных бумаг, обеспечить приток финансов. И слово "финансы" здесь ключевое. Как они распределяются, зависит от руководителя. Кто им станет, тот и будет "заказывать музыку" в ОАК. А имя этого человека мы скоро узнаем. Тогда и станет понятно, в какую сторону будет развиваться российский авиапром.

Виктор МЯСНИКОВ

источник:
газета "Независимое военное обозрение"
03.03.06

АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ОБЪЕДИНИТ ЧЕЛОВЕК С "МИГА"

Михаил Фрадков предложил на пост руководителя Объединенной авиастроительной корпорации главу МиГа Алексея Федорова.

Президент поддержал выбор премьера. Эксперты одобряют то, что корпорацию возглавит представитель частного бизнеса, а не чиновник.

"Мы предлагаем на пост заместителя главы комиссии и в качестве будущего руководителя ОАК, когда она будет зарегистрирована, Алексея Федорова, который сегодня возглавляет "МиГ", - предложил премьер-министр Михаил Фрадков на традиционной встрече президента с членами правительства в понедельник. По его словам, назначение генерального директора МиГа "будет оправдано и с точки зрения того опыта, которым он обладает, и, учитывая нагрузку "МиГа" в этой корпорации". Владимир Путин возражать не стал. "Хорошо, согласен", - ответил он Фрадкову.

Алексей Федоров родился 14 апреля 1952 года в Улан-Удэ. С 1974 по 1989 год работал инженером-конструктором на Иркутском авиационно-производственном объединении (ОАО ИАПО). Затем поднялся до должностей Главного инженера и Генерального директора. В 1997 - 1998 годах - генеральный директор ФГУП АВПК "Сухой". В 1998 году вернулся на ОАО "НПК "Иркут" на должность Президента. С 2004 года является Генеральным директором - генеральным конструктором ФГУП"РСК "МиГ".

Согласно планам правительства, создание ОАК должно завершиться в 2007 году. К тому времени Россия должна вступить в ВТО, и российским авиастроительным заводам будет гораздо сложнее конкурировать с зарубежными производителями. Как заявил Виктор Христенко, к 2015 году объем инвестиций в корпорацию должен составить порядка \$20 млрд.

"Мы рассчитываем, что за 10 лет объем авиастроительного бизнеса в России должен увеличиться в три раза - с \$2-2,5 млрд. до \$7-8 млрд. к 2015 году", - добавил глава Минпромэнерго. Основными задачами, которые должна решить ОАК, станет прежде всего выход корпорации на глобальный международный рынок, увеличив на нем долю гражданской и транспортной авиации до 15-20%. Ранее рассматривалось несколько кандидатур на должность руководителя ОАК, среди которых глава Роспрома Борис Алешин, генеральный директор ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" Михаил Погосян и вице-президент корпорации "Иркут" Валерий Безверхний. Специалисты уверены, что из всех кандидатур Алексей Федоров выглядит наиболее привлекательно.

"Среди экспертов кандидатура главы "МиГа" рассматривалась как ожидаемая, - подчеркивает заместитель председателя Международного союза авиапромышленности Константин Крохин. - Это очевидно по всем факторам: с точки зрения создания ОАК, с позиции опыта и умения управлять.

Федоров тесно связан с отраслью, применяет современные приемы в менеджменте, показал себя в реструктуризации МиГа". По оценкам наблюдателей, у других кандидатов меньше шансов занять кресло главы ОАК.

"Не хочу обидеть Михаила Александровича (Погосяна), но это скорее околоадминистративная фигура, и если рассматривать его с позиции текущей политической обстановки, более привлекательная, - считает источник "Газеты.Ru" в авиастроительных кругах. - Но если власти заинтересованы в развитии отрасли, и главная задача ОАК - развитие, фигура более известного в международных кругах Федорова представляется мне лучшей, чем фигура гендиректора "Сухого". Их этих же соображений не подошел Борис Алешин. "Если нужен розыгрыш деятельности, разделение должностей и распил бюджета, то тогда конечно, других кандидатур нет", - пошутил эксперт.

Что касается Валерия Безверхнего, то ранее он серьезно рассматривался как будущий руководитель ОАК. "Был практически назначен на эту должность, все его так и воспринимали. Но, видимо, ему не хватило масштабности. Нет у вице-президента "Иркут" той известности, что у руководителя МиГа, да и опыта маловато", - уверен специалист, пожелавший остаться неизвестным.

Предложение Фрадкова наблюдатели оценивают как конец колебаниям в процессе создания ОАК.

"Видимо, чиновники перестали раскачиваться и наконец-то сели и подумали, чего хотят от корпорации. Победила идея развития, и поэтому было принято решение выдвинуть Алексея Федорова. Это положительная новость, хотя бы потому, что принято хоть какое-то решение", - предполагает Константин Крохин. "Федоров не только выбор конкретного человека, но и выбор идеологии, выбор подхода к ведению бизнеса. - замечает Олег Пантелеев, ведущий эксперт ОАО НИИ экономики авиационной промышленности. - Это реверанс к ведению частно-государственного партнерства. Создание такой модели можно только приветствовать. Отрадно видеть, что корпорацию возглавит представитель частного бизнеса, а не чиновник".

К тому же, "во многом те задачи, которые стоят перед ОАК, господин Федоров уже решил в рамках "Иркут" и отчасти решил в рамках МиГа, - полагает Олег Пантелеев. - Это создание новой структуры привлечения высококвалифицированных менеджеров для управления компанией. Если Федорову удастся распространить свой опыт на ОАК, то его задача будет решена".

Михаил КРАСНОВ

*источник: сайт "Газета.Ru"
06.03.06*

ПОЛЕТ МИЛЛИАРДОВ

Гендиректором Объединенной авиастроительной корпорации стал глава "МиГа" Алексей Федоров.

Премьер Михаил Фрадков выполнил февральское поручение Владимира Путина и нашел кандидата в руководители создающейся Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Выбор пал на гендиректора "МиГа" Алексея Федорова. Ему предстоит руководить структурой, на три четверти принадлежащей государству и в которую правительство собирает вложить до 2015 года 20 млрд. долл.

"На наш взгляд, это назначение было бы оправданно и с точки зрения того опыта, которым он обладает, - обосновал свою позицию г-н Фрадков на традиционном совещании президента с ключевыми членами правительства. - То, что он сейчас руководит "МиГом", который будет втягиваться в эту авиастроительную корпорацию, причем акционируясь, и учитывая нагрузку "МиГа" в этой будущей корпорации и просто личные данные руководителя "МиГа", он вполне мог бы возглавить эту Объединенную авиастроительную корпорацию в перспективе". "Хорошо", - ответил Владимир Путин. "Нам кажется, назначение сейчас, обозначение кандидатуры руководителя значительно ускорит решение организационных вопросов, которые должны быть решены сегодня", - подвел итог премьер.

Выбор в качестве руководителя ОАК профессионала-авиаконструктора, судя по всему, означает, что государство решилось на кардинальное изменение существующей системы авиапрома. Конкурентом г-на Федорова в среде экспертов считался глава Авиацционной холдинговой компании "Сухой" Михаил Погосян. Восемь лет назад он вместе с г-ном Федоровым довольно громко претендовал на пост руководителя компании, тогда еще называвшейся АВПК "Сухой", и в итоге вышел победителем. Так что теперь, говорят эксперты, нельзя исключать, что авиаконструкторы не сработаются. Получить комментарии в "Сухом" вчера не удалось.

Министр промышленности и энергетики Виктор Христенко доложил о том, что планируется сделать после подписания президентского указа о создании ОАК. "В целом работа по авиационной промышленности по ОАК предполагает, - сообщил министр, - что до 15-го года объем инвестиций всех источников в эту сферу, в эту корпорацию составит порядка 20 млрд. долл. При этом мы рассчитываем, что за десятилетний период (это задача, которая поставлена перед корпорацией) объем бизнеса должен увеличиться в три раза: с 2-2,5 млрд. долл. сегодня до 7-8 млрд. долл. в 2015 году. При этом задача состоит в том, чтобы выйти на международные рынки, на глобальные рынки по целому ряду новых или основных для нас направлений. Предполагается увеличение в семь раз гражданского сектора авиастроения. Предполагается, что в сфере гражданского и транспортного авиастроения на глобальном рынке в наших сегментах мы должны выйти на 15-20-процентный уровень".

Организационной части, кстати, Владимир Путин вчера посвятил больше всего внимания. Во-первых, он потребовал, чтобы у г-на Христенко был заместитель в правительственной комиссии по интеграции авиа-

строительного комплекса. Г-н Фрадков тут же предложил, чтобы г-н Федоров совмещал должности главы ОАК и зампреда комиссии.

А во-вторых, президент сообщил, что Совет безопасности в целом и вице-преьера, министра обороны Сергея Иванова в частности весьма беспокоит вопрос о том, что у новой корпорации в период становления "могут якобы быть изъяты права на ведение внешнеэкономической деятельности, до образования этой корпорации они уже могут лишиться каких-то инструментов текущей работы". Г-н Иванов в свою очередь пояснил: "Чтобы старые лицензии, старые контракты не могли быть подвергнуты ревизии из-за этого и срываться тем самым".

Как известно, "МиГ" и "Сухой" имеют множество прямых контрактов (не через "Рособоронэкспорт") на десятки миллионов долларов на поставки запчастей для самолетов, проданных за границу. Если в какой-то момент эти предприятия уже не будут иметь права на экспортную деятельность, а ОАК это право еще не получит, то контракты могут быть расторгнуты. Виктор Христенко уверял, что в его министерстве этот вопрос проработан: "В данном случае речь идет о том, что до передачи владения пакетами акций этих предприятий риск такой на сегодняшний день не существует, он закрыт. Но к моменту передачи такой риск существует. Поэтому в соответствии с одним из положений указа мы уже подготовили изменение в законодательство, которое позволяло бы снять полностью такой риск".

В целом же, как утверждает министр промышленности и энергетики, создание ОАК завершится в 2007 году. Затем корпорация начнет работу в соответствии со Стратегией развития авиационной промышленности до 2015 года - ее, по утверждению г-на Христенко, полностью согласовали все министерства, и она внесена в правительство.

"В соответствии с этой обновленной стратегией уточнены федеральные целевые программы по развитию гражданской авиации, по развитию национальной технологической базы, - сообщил министр президенту. - Кроме того, подготовлен пакет нормативных документов - как правительственного уровня по реализации указа, так и проект изменений в законодательство Российской Федерации по сфере, затрагивающей деятельность авиационной промышленности. При этом, несмотря на столь масштабные организационные изменения, которые предстоит осуществить в ближайшие годы, все приоритетные проекты выведены на специальный график работ, на специальный график контроля, в том числе и такие проекты, как создание российского регионального самолета, боевого самолета пятого поколения, имеют на сегодняшний день совершенно четкую привязку не только к организационным действиям всех участников, но и обеспечены со стороны государства в трехлетнем финансовом плане необходимыми инвестициями".

Иван ГОРДЕЕВ

источник: газета "Время новостей"
07.03.06

ТОЛЬКО НЕ НАДО МЕДЛИТЬ!

По мнению западных лизингодателей, Россия может помочь удовлетворить спрос авиакомпаний мира на новые магистральные самолеты.

Выход указа президента России "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" (21 февраля с.г.) подстегнул интеграционные процессы в российском авиапроме. С новой силой разгорелись дискуссии по будущему продуктового ряду ОАК среди компаний-членов Некоммерческого партнерства "Объединенный авиастроительный консорциум". К апрелю НП "ОАК" должно представить на суд общественности и на утверждение руководству страны сокращенный список авиастроительных проектов, которыми будет заниматься корпорация. Представляется, что в первую очередь продуктовый ряд ОАК должен ориентироваться на реальные потребности рынка. И прежде всего собственной страны, ее союзников и сегодняшних основных экспортеров отечественной продукции.

О том, что хотят и будут приобретать в ближайшие 20 лет китайские и индийские авиаперевозчики, много говорилось на международном аэрокосмическом салоне Asian Aerospace-2006 (21-26 февраля). Массированные заказы индийских и китайских компаний на новые магистральные пассажирские самолеты надолго загрузили работой американские и европейские авиационные заводы. Только индийские компании в 2005 г. заказали 128 новых "боингов" (плюс 3 B7J купили B7C Индии) и более 100 "азэробусов". Наши китайские и индийские друзья, с удовольствием закупающие в РФ военную технику, мало интересуются гражданской продукцией российского авиапрома. И это при том что Ил-96 и Ту-204 по заявляемым производителями основным характеристикам не уступают прямым западным конкурентам А340-200 и 737-900ER.

Пожалуй, главная причина - отсутствие необходимого уровня поддержки отечественных самолетостроителей со стороны правительства РФ и национальной "нефтеолигархической" элиты. А также откровенно пораженческие настроения, элементарная некомпетентность и коррумпированность чиновников, которые в силу своего положения обязаны помогать российским производителям продавать высокотехнологичную продукцию.

В ходе Asian Aerospace-2006 высокопоставленные менеджеры "Боинга" сообщили журналистам, что во время предстоящего визита президента США Джорджа Буша в Дели руководитель страны намерен лично продвигать продукцию американских самолетостроителей. В частности, Буш собирался обсудить вопросы увеличения поставок пассажирских "боингов" индийским заказчикам и официально предложить МО Индии базовый патрульный самолет флота нового поколения P-8 на базе авиалайнера Boeing 737. Что собственно и подтвердил сам визит. Кроме того, Буш сделал индийскому правительству предложения по организации совместной компании по обучению индийских летчиков. Вот образцово-показательный уровень необходимой поддержки собственных авиа-

строителей со стороны высших руководителей страны. Не оплошала и сама фирма: заниматься продажами на местном рынке назначен Динеш Кешкар, индус по происхождению, но живущий с 1974 г. в Соединенных Штатах. Он быстро установил диалог с местными авиаперевозчиками.

Старший вице-президент Boeing Динеш Кешкар утверждает, что в ближайшие 3-4 года индийский рынок авиаперевозок продолжит расти с темпом 20-25%. Кешкар оценил потребности рынка стран Южной и Юго-Восточной Азии до 2025 г. в 2460 новых самолетов стоимостью 282 млрд. долл.

Авиакомпании Индии оценили внимание, оказываемое им со стороны Boeing. Так, частные перевозчики LionAir и SpiceJet своими заказами дали жизнь новому самолету 737-900ER. Это очередной вариант удачной машины Boeing 737, получившей сертификат типа в далеком 1966-м. Вместо 189 мест в базовом 737-800 он вмещает 215 пассажиров и летает дальше.

Странное дело: индусы заказывают этот явно не оптимальный 200-местный самолет (с удлиненным в очередной раз фюзеляжем при сохранении старого крыла), когда у России есть Ту-204 и Ту-214, специально спроектированные для данного рынка. Ответ, по всей видимости, прост: без столь же мощной поддержки со стороны первых лиц в правительстве, при отсутствии четкой государственной позиции по будущему отечественного гражданского самолетостроения иностранные покупатели будут воздерживаться от покупок изделий с лейблом "Made in Russia". Какими бы завлекательными предложениями не засыпали их русские производители.

Между тем на рынке складывается ситуация, характеризующаяся дефицитом высокоэффективных магистральных самолетов. Мировая авиаиндустрия полностью восстановилась после кризиса, возникшего в результате террористических атак 11 сентября 2001 г. Азиатские, европейские и американские компании стали заказывать самолеты нового поколения, отличающиеся пониженным расходом топлива, что обещает им выживание в условиях резкого подорожания авиационного керосина. На это "наложился" резкий всплеск спроса в Китае и Индии, правительства которых продолжают курс на "открытие" их стран внешнему миру и интеграцию в глобальную экономику.

По ряду обстоятельств политического, экономического и технического характера западные авиаперевозчики вряд ли будут в обозримой перспективе покупать российскую технику. Более реальные клиенты, безусловно, расположены в Юго-Восточной Азии. В прошлом году Boeing выпустил прогноз рынка, согласно которому в следующие 20 лет в страны АТР будет продано 7200 новых самолетов стоимостью 770 млрд. долл. Только Китай закажет 2612 авиалайнеров. Потребности Индии оцениваются в одну треть от этого числа.

Азиатско-Тихоокеанский регион займет второе место по продажам после Северной Америки. Парк магистральных лайнеров стран АТР утроится и дойдет до 8600 самолетов. При этом, по прогнозу Boeing, будет продано всего лишь 540 региональных реактивных и 510 сверхместительных двухпалубных самолетов (747 и А380). Основная торговля придется на узко-

фюзеляжные магистральные самолеты (3690 единиц). Прогноз продаж по широкофюзеляжным лайнерам с двумя проходами между рядами кресел (787, 777, A330/340) - 2430 штук.

Прогноз Airbus менее оптимистичен: в АТР ожидаются продажи 5515 новых самолетов.

Европейские авиастроители предполагают, что в 2023 г. авиакомпания АТР будут обладать 33% провозных мощностей мирового парка (Европа - 29%, США - 26%). Airbus предсказывает продажу 698 самолетов класса 787 и A330/350 и еще 1393 в размерности 777 и A340-500/600.

Объемы рынка АТР впечатляют. Так что и российским авиастроителям стоит попробовать на нем поработать. Сегодня в РФ серийно выпускается только один тип широкофюзеляжного дальнемагистрального пассажирского самолета - Ил-96. Созданный на немалые бюджетные деньги трудом десятков тысяч высококвалифицированных специалистов, этот лайнер - самое что ни на есть национальное богатство России, которое при соответствующем отношении может и должно работать на политический имидж страны и ее экономику.

Мнения о самолете высказываются разные, зачастую полярные. Отвечая на вопрос "ВПК" о том, как сегодня он летает, генеральный директор компании "Красноярские авиалинии" и глава альянса AirUnion Борис Абрамович сказал: "Во-первых, один самолет "Домодедовских авиалиний" летает на Кубе. Во-вторых, на линии Красноярск - Москва летают два Ил-96-300 "Красноярских авиалиний". В-третьих, практически весь Дальний Восток обслуживается рейсами самолетов Ил-96 "Красноярских" и "Домодедовских авиалиний". В целом наши Ил-96 нормально летают по этим маршрутам. Доработки, которые прошли по линии промышленности, повысили их надежность. Во всяком случае, повторения известных по прессе отказов мы больше не замечаем. В целом могу сказать, что компании, входящие в AirUnion, особенно "Домодедовские линии", накопили большой опыт эксплуатации самолетов данного типа. Сегодня самолет хорошо поддерживается. Два новых самолета Ил-96-300 "Красноярских авиалиний", поставленные "Ильюшин-Финанс", имеют хорошую техническую поддержку. Так что у меня нет вопросов к Ил-96".

Конечно, Ил-96 - продукт советской эпохи, со всеми плюсами и минусами высокотехнологичных изделий, созданных в годы "развитого социализма" (тогда генеральный конструктор считался звездой первой величины, которой не пристало выслушивать замечания летного и технического персонала предприятий гражданской авиации). По мнению летного директора одной из авиакомпаний, эксплуатирующей Ил-96-300, он оказался простым в пилотировании, с хорошими взлетно-посадочными качествами. Машина многое "прощает" экипажу.

Исполнение первых машин оставляло желать много лучшего. Были нарекания к "недружелюбному" салону с некомфортабельными креслами и внутренней отделке из допотопных материалов. Когда новый "Ил" поставили на линии в 1993 г., пассажиры и не заметили, что пересели в самолет "следующего поколения". Сравнение с иностранными аналогами наводило на грустные мысли. Никакую конкурентную угрозу Ил-96-300 им не представлял. Обычно "аэрофлотовцы" сравнивали его с имеющимся в их парке Boeing 767-200ER - более легким (179 т. против 235 т.) двухмоторным самолетом меньшей вместимости, отчего и потребляю-

щим меньше топлива (4,9 т в час вместо 7,3 т). Более корректно сравнение с Airbus A340-200, весьма похожим на "Ил" внешне. При практически одинаковых линейных размерах и количестве двигателей (тяга PS-90A составляет 16 000 кгс, CFM-56-5 - 14 850 кгс), полная взлетная масса у "аэробуса" оказалась выше (257 т. против 235 т.). Получалось, что при практически одинаковом весе пустого снаряженного (118 т. против 123 т.) и коммерческой нагрузке (порядка 40 т.) "европеец" брал больше топлива и при примерно таком же часовом расходе керосина (6,5-7,5 т.) летел на три тысячи километров дальше. Но цена на изделие русских мастеров оказалась намного ниже (на сегодня - 55 млн. долл. против 150 млн. за A330-200), поэтому его продолжали покупать. За собственные средства "докупили" третью машину "Домодедовские линии". Затем по два самолета приобрели "КрасЭйр" и Cubana.

Постепенно в конструкцию и бортовое оборудование вносились многочисленные улучшения. В салоне появились новые, более удобные кресла фирмы "АККО", несравнимо преобразившие салоны экономического и бизнес-классов. Для пассажиров всех классов на новых "Илах" устанавливаются современные системы развлечения. В состав комплекса авионики ввели современные системы ВСС-95-1В, КРТЦ-95-М1, БИНС-85 и LTN-101. Электронно-лучевые трубки поменяли на жидкокристаллические мониторы ИМ-8. Установили систему предотвращения столкновений в воздухе CAS-81А, УКВ радиостанцию с лучшей избирательностью "Орлан-85СТД". Экипаж стал пользоваться спутниковой связью посредством систем "Аэро Мини М" или "Аэро I".

Благодаря кубинскому заказу на Ил-96-300, в типовую конструкцию самолета были внесены дополнительные улучшения. Появилась англоязычная кабина, разработан быстро конвертируемый (из обычного рейсового в VIP вариант) пассажирский салон высокого качества. В составе оборудования появилась интегрированная навигационная система НСИ-2000МТ производства отечественной фирмы "Лазекс", новый твердотельный накопитель РЗБН-1, устройство локализации и подавления энергии взрыва бомбы "Фонтан-3М".

Максимальный взлетный вес подняли до 250 т., что позволило увеличить дальности полета с типовой нагрузкой из 262 пассажиров до 11 000 км. Шаг за шагом параметры "Ила" довели до характеристик "аэробуса". Правда, к настоящему времени A340-200 исчез из предложения Airbus. Между тем на вторичном рынке такой самолет не найти - у авиаперевозчиков всегда есть работа для практичной "двухсотки". Сегодняшняя продуктовая стратегия европейской фирмы делает упор на более вместительные (и дорогие) варианты A340-300/500/600.

На конец февраля по всему семейству A330/340 Airbus имел 1048 заказов (включая 91 на новейшую модель A350), из которых пока поставлено только 704 самолета. Наиболее близкой по размерности к Ил-96-300 серийной моделью является двухмоторная A330-200. На нее еще имеется 116 невыполненных заказов. Так что рынок для самолетов данной размерности существует. И немалый!

У "Ила" даже имеется некоторое преимущество перед "аэробусом". В частности, больший диаметр фюзеляжа (6,1 м против 5,64 м). При соответствующем оформлении салона это создает более комфортные условия для пассажиров, особенно на многочасовых перелетах. Подобные характеристики также позволяют

делать из этого самолета прекрасную грузовую версию - Ил-96-400Т.

Есть и еще одно, более важное, преимущество. Ил-96 остается единственным в мире четырехмоторным магистральным самолетом, ни один экземпляр которого не был потерян в летных происшествиях (при том что Ил-96-300 летает на регулярных линиях с 1993 г.). Между тем при выполнении коммерческих рейсов неоднократно бились Boeing 707 и 747. А в прошлом году после неудачной посадки выкатился за пределы посадочной полосы, загорелся и полностью выгорел А340-300 французской компании Air France. Лишь чудом удалось избежать человеческих жертв: экипаж в экстренном режиме эвакуировал более 280 человек, находящихся на борту.

Высокую безопасность "Ила" отмечают и иностранные компании. Похвальба в адрес "Ильюшина" звучала из уст участников международного "круглого стола" по теме "Гражданская авиация в России: задачи и перспективы", проведенного в прошлом месяце фирмой FIPRA. Среди выступавших был David Lloyd, исполнительный вице-президент и главный советник GECSAS. Он, в частности, признал: "Нам следует отметить заслуги российских самолетостроителей в деле обеспечения безопасности полетов. Их изделия демонстрируют высокие показатели безопасности. Например, Ил-96 до сих пор не имел ни одной аварии. Потерян всего лишь один из более чем ста выпущенных самолетов Ил-86, причем

без пассажиров на борту. Безопасность - главная наша забота, поскольку авиалайнер используется в качестве общественного транспорта, а посему это вопрос безопасности общества. Именно безопасность полетов регулируется международными и национальными авиационными властями. Расход топлива, уровни вредных выбросов в атмосферу и шума - это все тоже важно. Но первое и главное требование - безопасность полетов".

Касаясь производственной темы, David Lloyd сказал: "Увеличение производства современных самолетов должно приветствоваться международным сообществом, поскольку это помогает развитию авиатранспорта и бизнеса авиакомпаний. Когда российские производители будут готовы удовлетворить внутренние потребности страны, им может потребоваться помощь со стороны иностранных лизинговых структур... В мире существует громадный спрос на современные самолеты. И он может быть удовлетворен с помощью российских производителей. Возможности просто громадные. Только не надо медлить!". К этому призыву стоит прислушаться.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: газета "ВПК"
14.03.06*

БЕСПРЕЦЕДЕНТНАЯ СДЕЛКА

Визит Владимира Путина в Алжир, который ожидался в начале 2006 г., наконец состоялся. В ходе него был достигнут целый ряд важнейших соглашений, определяющих сотрудничество наших стран на долгосрочную перспективу. Главным результатом работы российской делегации в Алжире стал пакет соглашений в сфере военно-технического сотрудничества, общая стоимость которого превышает 7,5 млрд. долларов!

Это крупнейшая оружейная сделка, которая когда-либо заключалась в истории новой России. Достаточно сказать, что объем этих контрактов более чем на миллиард долларов опережает прошлогодний результат деятельности "Рособоронэкспорта" и спецэкспортеров на оружейном рынке, который в очередной раз стал рекордным для России. Таким образом, один лишь пакет соглашений с Алжиром по стоимости превысил тот уровень ежегодных доходов, на который, по прогнозу директора ФСВТС Михаила Дмитриева, наша страна должна была выйти в 2007 г.

Камнем преткновения, который лежал на пути нового прорыва России на арабский рынок оружия, был долг Алжира России, возникший еще в советские времена. Объем задолженности составлял 4,737 млрд. долл. В ходе встречи Владимира Путина с президентом Алжира Абдельазизом Бутефликой была достигнута договоренность о списании этой суммы. По оценкам некоторых экспертов, если бы такое решение не было принято, то Россия вряд ли могла бы рассчитывать на

выплату всех этих денег. Поэтому одновременное списание старых долгов и новые контракты на поставку вооружений представляются гораздо более выгодным для обеих сторон решением этой проблемы.

Договоренности с Алжиром со всей очевидностью показывают, что Россия наконец вернулась на те рынки поставок оружия, которые были традиционными для СССР. В советские времена армии ряда государств Северной Африки - Египта, Ливии, Алжира - фактически полностью были вооружены нашей техникой. Так, СССР с 1962 по 1989 г. поставил Алжиру ВВТ на сумму примерно 11 млрд. долл., включая 210 истребителей МиГ-21 и МиГ-23, бомбардировщики Су-24, танки Т-55 и около 300 Т-72, три фрегата, две дизель-электрические подводные лодки проекта 877ЭКМ, малые ракетные, сторожевые, десантные корабли и катера. Заметную помощь СССР оказал странам Северной Африки и в деле развития национальной промышленности. В результате в Алжире, например, начали развиваться такие отрасли, как энергетика, горно-добывающая и металлургическая промышленность, машиностроение, водное хозяйство.

При поддержке СССР были построены металлургические предприятия в Эль-Хаджаре и Аннабе, теплоэлектростанция в городе Жижель, газопровод Альрар - Тинфуйе - Хасси-Мессауд, плотина Бени-Зид и другие объекты. Как известно, помощь СССР братским или, по крайней мере, казавшимся таковыми режимам во многом носила идеологический характер, то есть товарно-денежные отношения отнюдь не являлись главенствующими. Почти все получатели военной и гражданской техники с клеймом "Made in USSR" не имели возможности целиком расплатиться за нее. Эти

долги по наследству перешли к России и теперь в ряде случаев обменяны на новый доступ на рынки вооружений арабских стран. Так произошло с Сирией, а теперь и с Алжиром.

Ситуация в отношениях между нашей страной и государствами Ближнего Востока и Северной Африки изменилась в начале 90-х, когда экономические связи с арабским миром были почти полностью свернуты. Огромный опыт сотрудничества, наработывавшийся на протяжении более чем 30 лет, оказался почти невостребованным государственными структурами Российской Федерации, а нарождающемуся частному капиталу не хватало опыта, знания местной специфики, умения вести дела в сложившихся в регионе условиях.

Полное самоустранение России из этого региона, буквально напичканного советским оружием, требующим ремонта, модернизации и замены образцами следующих поколений, было бы совершенно неразумным. К счастью, этого и не произошло. Новый всплеск взаимного интереса произошел спустя почти 10 лет после распада Советского Союза. В марте 1999 г. было подписано российско-алжирское соглашение о военно-техническом сотрудничестве. Важным шагом в деле развития двусторонних военных связей стали визиты в Москву в ноябре 2000 г. и в мае 2002 г. начальника штаба Национальной народной армии (ННА) корпусного генерала Мохаммеда Ламари. В ноябре 2001 г. было подписано соглашение о сотрудничестве между Министерством обороны РФ и Министерством национальной обороны Алжира. Важным этапом в развитии взаимоотношений между нашими странами стал визит в Москву в апреле 2001 г. президента Абдельазиза Бутефлики, в ходе которого была подписана Декларация о стратегическом партнерстве между Россией и Алжиром. В середине 90-х Россия поставила АНДР партию вертолетов Ми-8Т и Ми-17, позднее - 96 ракетных комплексов "Уран", 18 систем залпового огня "Смерч", 22 бомбардировщика Су-24МК и 6 самолетов-заправщиков Ил-78.

Стоит отметить, что разрывом связей между Россией и государствами региона немедленно воспользовались наши соседи по СНГ и государства Восточной Европы. Так, Украина в конце 90-х годов поставила в Алжир 14 вертолетов, 32 БМП и 27 танков. Тогда же был заключен контракт с "Белтехэкспортом" на поставку 36 самолетов МиГ-29. Заметную активность на этом рынке стали проявлять и США, которые в 2002 г. полностью сняли эмбарго на поставку вооружений в Алжир. Результатом американской деятельности в этом регионе стала продажа Алжиру партии военнотранспортных самолетов С-130. В феврале этого года в ходе официального визита в Алжир министр обороны США Дональд Рамсфелд высказался за усиление военнотехнического сотрудничества с этой страной.

10 марта после завершения переговоров между российской и алжирской делегациями генеральный директор компании "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov заявил, что в течение последних двух-трех месяцев между двумя странами были подписаны контракты на 7,5 млрд. долл., предусматривающие поставку практически всех видов вооружений - средств ПВО, авиационной, морской и сухопутной техники. На 90% это будет экспорт новых образцов ВВТ, и лишь незначительная доля контрактов, по словам Сергея Чemezова, предусматривает модернизацию и ремонт старой тех-

ники. "Надеюсь, что нам удастся заключить новые контракты на 2-3 млрд. долл.", - выразил уверенность глава "Рособоронэкспорта". Он также отметил, что поставки в Алжир будут осуществляться только за "реальные деньги".

Суть авиационной составляющей подписанных с начала 2006 г. контрактов раскрыл генеральный директор - генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров, прибывший в Алжир в составе российской делегации. По его словам, АНДР получит самолеты МиГ-29СМТ, Су-30МКИ и Як-130 на сумму 3,5 млрд. долл. Поставки должны быть осуществлены в течение 4 лет, а первые "МиГи" поступят в Алжир уже в этом году.

Всего ВВС АНДР пополнятся более чем 50 МиГ-29СМТ. Контракт предусматривает поставку 36 истребителей этого типа на сумму более 1,5 млрд. долл., а также опцион еще на 20 истребителей. Поставки будут осуществляться по схеме trade in в соотношении один к одному, которая предусматривает, что часть оплаты пойдет в счет остаточной стоимости старых, полученных из Белоруссии МиГ-29, которые алжирцы вернут РСК "МиГ". Алжир закупает также 28 тяжелых истребителей Су-30МКИ на сумму около 1,2 млрд. долл., 16 УТС Як-130, 8 дивизионов ЗРС С-300ПМУ2 "Фаворит" (стоимостью примерно 1 млрд. долл.) и около 40 танков Т-90С. Также Алжир получит из России средства войсковой ПВО и противотанковые ракетные комплексы. Специалисты отечественного ОПК должны будут выполнить модернизацию алжирских Т-72, двух подводных лодок и двух корветов, поставленных СССР.

Пакет алжирских контрактов уникален как по стоимости и комплексности, так и по составу продающегося вооружения. Алжир становится вторым в мире владельцем истребителей МиГ-29СМТ, танков Т-90С и ЗРС С-300ПМУ2 "Фаворит". Наиболее ценной для отечественного авиапрома является продажа зарубежному партнеру учебно-тренировочного самолета Як-130. Как заявил "ВПК" генеральный директор ОКБ им. А.С. Яковлева Олег Демченко, Алжир станет вторым, после России, эксплуатантом самолетов Як-130, что позволяет говорить о том, что эта программа состоялась.

Надо напомнить, что Як-130, целиком созданный в России уже после распада СССР, позволяет выполнять все маневры существующих истребителей в дозвуковом режиме и пригоден для обучения и тренировки пилотов истребителей четвертого и пятого поколений. Самолет оснащен электродистанционной комплексной системой управления, выполняющей функции системы автоматического управления и активной системы безопасности полета и позволяющей в учебных целях репрограммировать характеристики устойчивости и управляемости в зависимости от типа имитируемого самолета. Як-130 имеет электронную индикацию, построенную на трех жидкокристаллических многофункциональных цветных индикаторах размером 6х8 дюймов без электромеханических приборов, а также коллиматорный авиационный индикатор и наשלемную систему целеуказания в первой кабине.

Высокие летно-технические характеристики самолета не в последнюю очередь определяются силовой установкой машины. Она состоит из двух двигателей АИ-222-25, разработанных Запорожским машиностроительным КБ "Прогресс" в кооперации с ММП "Салют" и тесном партнерстве с ведущим украинским предприятием "Мотор Сич". В этом году "Салют" приступил к серийному производству АИ-222-25. Эти

моторы обеспечивают максимальную безопасность выполнения полетов и высокую боевую эффективность при длительном сроке службы и низких эксплуатационных расходах. По требованию заказчика двигатели могут быть укомплектованы соплом с управляемым вектором тяги, а также модифицированной форсажной камерой. В 2006 г. ФГУП "ММПП "Салют" приступило к серийному производству этих моторов.

После установки дополнительного оборудования Як-130 может быть использован в качестве легкого штурмовика, способного нести боевую нагрузку весом до 3 тонн. Примечательно, что первый контракт на экспорт этой машины был заключен не в Юго-Восточной Азии, которая считалась наиболее перспективным рынком для Як-130. Однако там этот УБС также имеет хорошую перспективу. Как известно, в конце прошлого года Малайзия объявила тендер на закупку тренировочных машин. И Як-130 имеет реальные шансы стать в нем победителем. Потенциальный спрос на мировом рынке на самолеты подобного класса оценивается в 2500 единиц в период до 2020 г.

Надо отметить, что после того, как заказанные в России самолеты в полном объеме поступят на вооружение, алжирские ВВС будут иметь все шансы для того, чтобы стать сильнейшими в регионе. Это будет достигнуто за счет воплощения в жизнь концепции применения легких и тяжелых истребителей 4+ поколения и современной учебно-тренировочной машины, также способной выполнять функции легкого ударного самолета. Российские самолеты обладают большой (более 1000 км.) боевой дальностью действия и могут выполнять боевые задачи днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, эффективно обнаруживать и уничтожать как морские, так и наземные цели в пустынной и малоориентирной местности. Благодаря этим свойствам, они способны эффективно решать все задачи, которые стоят перед ВВС Алжира: противодействие внешним угрозам, а также решение задач по уничтожению баз террористов на территории страны и кораблей, с помощью которых боевикам перебрасывается оружие.

С решением этих задач могли бы справиться и самолеты западных стран, также предлагавшиеся Алжиру, в частности французские Mirage-2005 и Rafale. Однако вместе с российской авиатехникой АНДР получит и наиболее современные образцы авиационных средств поражения, таких как ракеты "воздух-воздух" ближнего радиуса действия Р-73Э, среднего радиуса действия РВВ-АЕ и противокорабельная ракета Х-31. Их западные аналоги вряд ли бы стали доступны Алжиру. Кроме того, стоит отметить, что решение о закупке именно российских самолетов позволит обойтись без кардинальной модернизации всей инфраструктуры базирования и эксплуатации самолетов, поскольку она десятилетиями создавалась для применения техники в основном российской разработки. Затраты же на адаптацию инфраструктуры под эксплуатацию западных истребителей составляют значительную долю в расходах на их закупку. Достаточно сказать, что дооснащение авиационной базы для эксплуатации самолета Су-30МКИ обойдется Алжиру примерно в 6-7 раз дешевле, чем ее дооснащение для самолетов типа F-16С, F/A-18С. А это экономия более 500-600 млн. долл. Дальнейшая работа по повышению боевых возможностей тактической авиации ВВС Алжира будет связана, по-видимому, с модернизацией порядка 20 истребителей МиГ-21бис в вариант МиГ-21-93, что

отражено в планах развития ВВС. В ходе этой модернизации ресурс самолетов будет продлен до 40 лет. На них будет установлено современное бортовое оборудование и вооружение, в результате чего МиГ-21-93 становится соизмеримым по боевой эффективности с западными машинами четвертого поколения. При этом стоимость модернизации почти на порядок ниже стоимости новых самолетов. Об эффективности такого шага - дополнении парка ВВС модернизированными МиГ-21 в комплекте с истребителями следующего поколения - говорит опыт Индии.

При этом важно отметить, что именно российский вариант модернизации МиГ-21 является наиболее совершенным из всех тех предложений, которые сегодня существуют на рынке. Опыт Алжира, сегодня меняющего свои не так давно закупленные МиГ-29 на более совершенные машины этого типа, также свидетельствует о том, что приобретение авиационной техники марки "МиГ" или "Су" именно у России, у предприятий, где она была создана и производится, является наиболее рациональным шагом. Конечно, этот вариант более дорогой, чем покупка бывших в эксплуатации машин у республик СНГ, однако он гарантирует покупателю долгую и бесперебойную эксплуатацию истребителей, отвечающих всем современным требованиям. Весьма характерными в этом отношении являются решения о модернизации МиГ-29 именно в России, которые приняты во вступивших в НАТО Болгарии и Словакии.

Что касается дальнейших перспектив экспорта российской авиационной техники, то можно отметить, что начало XXI века определяется новым всплеском интереса к современным модификациям истребителя МиГ-29 - многофункционального легкого авиакомплекса. Последние контракты и портфель имеющихся заказов выводят РСК "МиГ" на первое место в авиапромышленности России.

Решение Алжира о закупке 28 истребителей Су-30МКИ интересно для нашего авиапрома тем, что "сушки" этого типа впервые поступят на экспорт в страну, не относящуюся к региону Юго-Восточной Азии. Такое расширение географии весьма полезно для дальнейшего продвижения тяжелого истребителя на внешние рынки. Хотя справедливости ради надо отметить, что следующим наиболее вероятным заказчиком машин этого типа станет расположенный в ЮВА Таиланд. Здесь России оказывают активное сопротивление США, поэтому для того, чтобы добиться заключения контракта с Таиландом, необходима консолидация всех внешнеполитических усилий страны, а не только работа "Рособоронэкспорта".

Нынешний обширный контракт с Алжиром, по всей видимости, не будет единичным. Вряд ли, конечно, АНДР станет столь же серьезным и долговременным клиентом российской системы ВТС, как, например, Индия. Однако для решения своих внутривнутриполитических проблем алжирские военные уже изъявляли желание закупить в России стрелковое оружие, боеприпасы, приборы ночного видения, системы связи и разведки, бронетехнику. Кроме того, нельзя исключать и поставку российской морской техники в Алжир. В частности, ВМС этой страны может заинтересовать новый корвет проекта 20 382, строящийся сейчас для российского флота в Санкт-Петербурге.

Илья КЕДРОВ

*источник: газета "ВПК"
15.03.06*

ГДЕ КУПИТЬ КРЫЛЬЯ

Вице-президент по стратегическому планированию европейского авиастроительного концерна Airbus поддержал образование Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в России. Кроме того, концерн уже предлагает российскому авиапрому участие в своих перспективных программах в качестве единого стратегического партнера. Причем общий объем программ, в которых возможно российское участие, специалисты оценивают в 25 млрд. долл.

Правда, вице-президент концерна подчеркнул, что о сроках, за которые эта сумма может быть "освоена", пока говорить рано. Российско-европейское партнерство должно продлиться в течение всего жизненного цикла программ, самая амбициозная из которых - создание самолета Airbus нового поколения - находится на этапе предварительного изучения.

Судя по всему, Airbus пытается стать партнером номер один для российской Объединенной авиастроительной корпорации. Европейский концерн не скрывает, что надеется на увеличение сбыта своих самолетов на российском рынке. Концерн считает Россию перспективным рынком и прогнозирует, что в предстоящие 20 лет российским авиакомпаниям потребуется свыше 600 магистральных самолетов общей стоимостью 46 млрд. долл. для удовлетворения ожидаемого увеличения объема воздушных перевозок и замены устаревающей авиатехники.

Напомним, что указ о создании ОАК подписан 21 февраля 2006 года Владимиром Путиным. В принципе именно с этого времени указ и должен начать действовать. Но это не факт, что ОАК быстро заработает, поскольку правительству поручено до 1 апреля 2007 года осуществить мероприятия, обеспечив в установленном порядке определение состава негосударственных акционеров ОАО в ОАК и размеров их долей в уставном капитале акционерного общества. В целом же регистрация нового акционерного общества и процедура объединения займут от 9 месяцев до года, а имя руководителя корпорации станет известно только в конце 2006 года.

Кстати, новой корпорации, где доля государства будет составлять не менее 75%, предписано вывести гражданское авиастроение России из кризиса. Причем к 2013 году ОАК должна будет производить 120 самолетов в год. А вот главным отличием нового документа от документа годичной давности явилось то, что планируемая доля государства в корпорации увеличилась как минимум до 75% от величины уставного капитала.

В то же время частный капитал будет лишен права управления ОАК. Год же назад предполагалось, что создание ОАК будет проводиться на принципах частногосударственного партнерства, при этом госдоля в корпорации должна была составить от 25,5 до 51%.

По мнению одного из владельцев крупного пакета акций частной самолетостроительной компании, именно такое изменение планируемого участия государства в ОАК стало главной проблемой формирования корпорации, резко изменив отношение к ОАК частных инвесторов. При таких условиях последние готовы вообще отказаться вносить свои пакеты в ОАК. Аналитики же считают, что практика последних месяцев показала, что государство не заинтересовано в частных инвесторах в машиностроении и хочет, чтобы все контролировало государство. В этом случае получается, что частный инвестор очень насторожен.

Между тем планируется, чтобы на первом этапе в ОАК вошли: холдинговая компания "Сухой", авиационный комплекс имени Ильюшина, Комсомольске-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина, Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова, авиастроительная компания "Туполев", обе лизинговые компании и внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт". На втором же этапе в ОАК войдут Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова и самолетостроительная корпорация "МиГ". Указом президента они получают статус ОАО со 100-процентным участием в капитале государства. Акции этих компаний будут внесены в ОАК в порядке оплаты государством размещаемых этим акционерным обществом дополнительных акций в связи с увеличением его уставного капитала.

Вместе с тем все производственные предприятия, входящие в ОАК, исключаются из перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, а сама ОАК, наоборот, включается в этот список.

Как считают в Роспроме, формирование ОАК позволит сконцентрировать ресурсы в авиапроме, будет способствовать исключению внутренней конкуренции и созданию стройной корпоративной структуры.

В прошлом году предприятия, которые войдут в состав ОАК, выпустили военной и гражданской авиатехники на сумму более 3 млрд. долл. Планируется, что в дальнейшем корпорация сможет контролировать не менее 10% мирового рынка авиатехники, оцениваемого в 1,7 триллиона долларов. Однако эти планы, по мнениям некоторых специалистов, все же труднореализуемы на практике.

Общий объем программ, в которых возможно российское участие, специалисты оценивают в 25 млрд. долл.

Людмила МОРОЗОВА

*источник: газета "Российская Бизнес-газета"
07.03.06*

ПОД КОНТРОЛЬ СЕРГЕЯ ИВАНОВА ПЕРЕЙДУТ МОРЕ, СУША И ВОЗДУХ

Правительство вступило в новую фазу острой борьбы за полномочия. На следующий же день после подписания президентом Владимиром Путиным указа о создании Военно-промышленной комиссии заместитель вице-премьера Сергея Иванова в этой комиссии в ранге министра Владислав Путилин объявил о своей независимости от аппарата правительства, а также о намерении получить под свой контроль новый "национальный проект" в оборонке.

Обсуждение указа Владимира Путина началось именно в той правительственной комиссии, которая должна прежде всего участвовать в создании или ликвидации госструктур, - в комиссии по административной реформе, заседание которой вчера проводил руководитель аппарата правительства Сергей Нарышкин. Формальным поводом для заседания стало обсуждение проекта регламента "О предоставлении Роснедвижимостью информации из государственного земельного кадастра об объектах капитального строительства". Но кадастр не смог стать интереснее главной темы: у господина Нарышкина по итогам заседания спрашивали в основном то, к каким последствиям для кабинета министров приведет создание Военно-промышленной комиссии.

Сергей Нарышкин, воспользовавшись законом "О правительстве", указал членам ВПК аппаратное место. По мнению руководителя аппарата Белого дома, место в правительственной иерархии заместителя Сергея Иванова в ранге министра Владислава Путилина должно находиться в одном ряду с остальными министрами. "Он является полноправным министром правительства РФ со всеми вытекающими отсюда последствиями", - заявил Сергей Нарышкин, пояснив, что господин Путилин "наравне с другими федеральными министрами будет принимать участие в заседаниях правительства, ему будет предоставлен кабинет в здании Дома правительства РФ, министерская зарплата и ряд других прав и обязанностей".

К созданию нового госоргана Сергей Нарышкин отнесся скорее философски, посчитав, что ВПК не нарушает идей административной реформы. "Реформа является не арифметическим сокращением министерств и заместителей министров, она гораздо шире и подразумевает сокращение избыточных и лишних функций госорганов, их оптимизацию, а главное - сокращение барьеров для предпринимательской деятельности и повышения качества предоставления государственных услуг", - несколько отвлеченно прокомментировал он указ.

Генерал Путилин занять место в строю с другими министрами кабинета Михаила Фрадкова вчера категорически отказался - информгентства распространили его заявление: "Я подчиняюсь Сергею Борисовичу Иванову. Я не буду входить в аппарат

правительства, у меня абсолютно самостоятельная должность". Свой статус господин Путилин определил советским партийным термином "освобожденный член ВПК". Министр вместе с другими членами Военно-промышленной комиссии "на постоянной основе станет курировать какие-то проблемы развития вооружения. Условно это море, суша и воздух". Декларацией об обособлении от аппарата правительства Владислав Путилин не ограничился и заявил претензию на часть полномочий первого вице-премьера Дмитрия Медведева, отвечающего за нацпроекты. Генерал Путилин предложил организовать "нацпроекты" в оборонно-промышленном комплексе - для этого он собирается "воздействовать" на федеральные органы исполнительной власти, используя "не только экономическое влияние на оборонку, но и кадровое".

Высказываниями генералы в правительстве вчера не ограничились. Сергей Иванов в новом качестве председателя комиссии уже в Красноярске инспектировал выполнение ФЦП "Глобальная навигационная спутниковая система". В Красноярске вице-премьер объявил, что теперь он сможет определять не только уровень финансирования программы, но и требовать ответов от тех чиновников и директоров предприятий, которые не смогут выполнить его распоряжений.

"Комиссия имеет право вызвать любого директора, любого чиновника и спросить, чем вы сейчас занимаетесь, куда тратите большие финансовые средства, когда и за сколько будет выполнена та или иная программа", - объяснил господин Иванов суть работы своей комиссии.

Между тем в Москве Сергей Иванов развернул ширококомасштабную мобилизацию. Он еще не нашел кандидатуру на место руководителя аппарата ВПК - заместителя руководителя аппарата правительства РФ. Поэтому вчера осталось неясным, откажется ли и этот член комиссии подчиняться Сергею Нарышкину. Зато в аппарате вице-премьера Иванова появился еще один генерал - Владимир Шаманов. Он переведен из помощников премьера Михаила Фрадкова в помощники Сергея Иванова. Как сказал господин Шаманов, "на новой должности мне поручено заниматься теми же проблемами, которыми почти полтора года я занимался в аппарате правительства".

На фоне наступления генералов на правительство вчерашние аппаратные успехи первого вице-премьера Дмитрия Медведева выглядят скромнее. Сергей Нарышкин вчера сообщил, что 13-й департамент по нацпроектам все же будет окончательно создан - через две недели. Как уже сообщал Ъ, начальником этого департамента вероятнее всего будет назначен 28-летний Борис Ковальчук.

Петр НЕТРЕБА

*источник: газета "Коммерсантъ"
22.03.06*

"ИЛ" ДОЛЕТЕЛ ДО КУБЫ

Россия продала старому другу новые самолеты.

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) на прошлой неделе передала кубинской авиакомпании Cubana второй лайнер Ил-96-300, завершив таким образом выполнение контракта, заключенного двумя фирмами в июле 2004 года. Одновременно в Гаване прошли переговоры о поставке на Кубу новой партии самолетов при участии ИФК. Вопреки надеждам руководства ИФК, этот раунд переговоров не увенчался подписанием контракта. Как сообщил "Времени новостей" гендиректор ИФК Александр Рубцов, основные технические параметры сделки уже согласованы, однако стороны не смогли договориться о цене. "Теперь контракт скорее всего будет заключен в Москве или во время нашего следующего приезда на Кубу", - заявил гендиректор ИФК.

В августе 2005 года ИФК, Cubana и кубинское внешнеторговое предприятие Aviaimport подписали в Москве протокол о намерениях, предусматривающий поставку на Кубу пяти самолетов: двух Ил-96-300 (в дополнение к двум заказанным ранее), двух Ту-204-100 и одного грузового Ту-204С. Стоимость такой партии самолетов по текущим ценам достигает 250 млн. долл., что примерно вдвое больше, чем объем первого контракта ИФК с Кубой. Партия из двух Ил-96-300, поставка которой завершилась на прошлой неделе, оценивается в 100-120 млн. долл.

Первоначально предполагалось, что переговоры по второму контракту завершатся еще в течение 2005 года. Перед полетом в Гавану на прошлой неделе г-н Рубцов с высокой степенью оптимизма говорил, что контракт может быть подписан в ходе этого визита. Правда, эти надежды не оправдались.

Объективно, в силу многолетней вражды с Соединенными Штатами, Куба располагает небольшими возможностями для маневра на мировом рынке авиационной техники. Она лишена возможности приобретать новые воздушные суда непосредственно в США, а также пользоваться капиталами крупных западных лизинговых компаний, как американских, так и прописанных в других странах, но имеющих интересы в США. До недавнего времени авиакомпания Cubana использовала для полетов в Европу

самолет DC-10 американского производства, взятый в операционный лизинг через небольшую европейскую компанию. Прекращение этого контракта создало у Cubana дефицит "дальнемагистральных" провозных мощностей. С технической точки зрения, Ил-96-300 восполняет этот дефицит. А с экономической - Россия предлагает кубинцам достаточно комфортные условия приобретения авиатехники, предоставив экспортный кредит под госгарантии на 85% стоимости двух первых Ил-96-300. Г-н Рубцов рассчитывает, что подобный кредит будет выдан и под второй контракт.

На официальной церемонии передачи прибывшего из Москвы Ил-96-300 президент Cubana Рикардо Сантильян подчеркнул, что кубинские пилоты к тому моменту уже 66 дней успешно эксплуатировали другой точно такой же самолет, поставленный в декабре 2005 года. Эта машина использовалась, в частности, для доставки кубинских спасателей в Пакистан. Этой операции на Острове свободы придают большое символическое и политическое значение.

Генеральный директор ОАО "АК им. Ильюшина" Виктор Ливанов со своей стороны пообещал, что поставки российских самолетов превратят Кубу в крупный авиатранспортный узел. Речь идет о том, чтобы Ил-96-300 "закрыл" дальние маршруты из Гаваны (Cubana совершает полеты, в частности, в Лондон, Париж, Мадрид, Милан и др.), а Ту-204 - популярные направления средней дальности в Канаду и Латинскую Америку.

Александр Рубцов говорил в Гаване о намерении создать на Кубе центр по техническому обслуживанию Ил-96-300 и Ту-204, а в перспективе использовать эту площадку для продвижения российской авиатехники последнего поколения в соседние латиноамериканские страны. Правда, насколько ИФК и ее кубинские партнеры сумеют приблизиться к подписанию контракта на еще одну партию самолетов, станет понятно только сегодня, когда делегация ИФК вылетит в Москву. Переговоры будут продолжаться до конца ее пребывания на Кубе.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"
13.03.06



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

Клуб авиастроителей регулярно публикует на своем сайте полнотекстовые электронные версии каждого номера Бюллетеня Клуба авиастроителей.

Прочитать и распечатать материалы нужного Вам номера Бюллетеня в Интернет: WWW.AS-CLUB.RU/BULL

АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ВЗЯТЬ ТУ-334, НО ЭТИХ САМОЛЕТОВ НЕТ

Только государственная поддержка избавит авиапром от комплекса саморазрушения.

Отечественное гражданское авиастроение балансирует на грани полного краха. Трудно избавиться от ощущения, что страна неумолимо следует путем, который приведет к исчезновению этой важнейшей и системной отрасли. Что-то, конечно, останется, что-то будем производить на подхвате у европейского и американского авиационных гигантов. Но свое лицо навсегда будет утеряно. Все происходящее настолько чудовищно, что никак не хочется в это верить. Но реальность такова, что переход России к новой социально-экономической формации ознаменуется для страны утратой ее авиационной славы.

Несмотря на указания президента страны, посланного министров Германа Грефа, Виктора Христенко, других министров и крупных государственных чиновников непосредственно на авиационные заводы, мало что изменилось к лучшему. Зарубежные авиастроители уходят в такой отрыв от России, что скоро бесполезно будет бросаться им вдогонку, как бесполезно сегодня состязаться с Японией в части производства кино- и фототоваров. От гордости, которая олицетворяла нашу страну на протяжении прошлого столетия, останутся одни воспоминания.

Пока наши стратеги и философы от авиации выдвигают одну доктрину развития авиапрома за другой, европейский Airbus и американский Boeing действуют так, как и нужно поступать в условиях жесткой рыночной конкуренции. Создав новый авиалайнер, они концентрируют все внимание на том, чтобы его продать. Не жалеют для этого ни сил, ни средств, ни политических ухищрений. И это правильно.

Создание нового самолета - удовольствие весьма дорогостоящее для любой страны. И если уж авиастроителю удалось реализовать свой интеллект в "железе" и самолет поднялся в воздух, то отказываться от его дальнейшего продвижения, не поддерживать, бросать барахтаться в пучине рыночной стихии, по меньшей мере, не по-хозяйски. Это сродни насмешке над здравым смыслом. Ведь не придет же в голову крестьянину, занятому производством мяса, тратить деньги на выращивание бычка, ухаживать за ним, откармливать и, получив хороший товар, не отвезти его на рынок, чтобы компенсировать вложенные средства и получить доход. Но именно такая авиационная политика, которая начала исповедоваться в стране примерно 10 лет назад, остается сегодня в большом почете. Возможно, не без усилий тех, кому это выгодно.

ПРОЩАЙ, ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ?

Еще в начале 1980-х гг. ОКБ "Ильюшина" приступило к разработке нового широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета Ил-96-300. В его конструкции были применены новые сплавы и композиционные материалы, использована автоматическая система контроля расхода топлива, внедрены многие новинки авиационной науки. Особое внимание было уделено надежности и безопасности эксплуатации. Словом, в

создание самолета был вложен весь мощнейший научно-технический потенциал страны, который до сих пор продолжают откачивать зарубежные фирмы. Первый полет опытного образца состоялся в сентябре 1988 г. В декабре 1992 г. самолет получил сертификат летной годности. Первые поставки серийных машин начались в 1993 г. Параллельно с этим велась работа с американскими фирмами Pratt & Whitney и Rockwell Collins по созданию новой модификации - Ил-96МО. И машина была создана. Ее удалось сертифицировать не только по отечественным, но и американским нормам летной годности.

Самолет неоднократно демонстрировался на международных авиационно-космических выставках в Фарнборо, Берлине, Сингапуре, Дубае и т.д. Казалось бы, для новейшего отечественного авиалайнера открываются просторы не только российского, но и мирового неба. А что стало с ним на деле? За полтора десятка лет в российских авиакомпаниях появилось всего 13 самолетов Ил-96-300. На мировой рынок лайнер так и не поступил, если не считать двух машин, поставленных Кубе. Нишу дальнемагистральных пассажирских самолетов успешно поделили между собой Airbus и Boeing.

Более того, создание самолетов этого класса, похоже, вообще прекратится в России. При живом Ил-96-300 у нас в стране получают прописку многие его зарубежные аналоги. Так, российские перевозчики приобретают американский Boeing 747, который почти уже 40 лет летает без устали и не считается устаревшим. Не в пример нашим чиновникам, практичные американские менеджеры из года в год модернизируют этот самолет, ставят новые двигатели, новое бортовое электронное оборудование. И самолет живет. А гораздо более молодого "ильюшина" наши авиационные управленцы принудили покоиться на земле, вместо того чтобы парить в небе.

Нетрудно догадаться, что через 8-10 лет, когда действительно Ил-96 постареет, этот покой окажется вечным. Российские компании уже начали и будут дальше формировать свой парк исключительно зарубежными дальнемагистральными авиалайнерами. Только "Аэрофлот" в ближайшие годы планирует приобрести свыше двух десятков перспективных американских дальнемагистральных лайнеров Boeing 787. А ведь в то время, когда создавался первый Ил-96, "ильюшинцы" уже думали о его дальнейшей модификации - двухпалубном Ил-96-550. Такой самолет предназначался для перевозки более полутысячи пассажиров. Над аналогичным самолетом А380 европейские конструкторы начали ломать голову только 10 лет спустя после "ильюшинцев". А сейчас А380 уже проводит сертификационные испытания. Общее число твердых заказов на самолеты А380 авиакомпаниями мира, по состоянию на декабрь 2005 г., составило 159 машин.

Странную стратегию бросать на произвол судьбы крылатых птенцов, вылупившихся из конструкторского гнезда, высказал в ходе салона "МАКС-2005" глава Роспрома Борис Алешин. Цитирую дословно по диктофонной записи: "Мы поддерживаем опытно-конструкторские работы, ту стадию, на которой поддерживали Ту-

334, -234, многие другие продукты. Это была вполне определенная философия". Увлечшись, чиновник продолжал развивать свою мысль: "Вкладывать дальше деньги в такие проекты для нас, для правительства, нецелесообразно. Это мнение и Минпрома, и Роспрома, и Министерства экономического развития. Поэтому мы не мешаем осуществлять на рынке продажи этих самолетов", - со всей откровенностью заявил он. Очень любопытная философия. Обратите внимание на ключевые слова - государство не мешает продавать построенные им самолеты. Как говорится, и на том спасибо. Такая философия не является изобретением нынешних чиновников. Ее корни уходят в департамент промышленности бывшего Минэкономки РФ, более ранних его предшественников и некоторых других столь же высоких ведомств.

А западные фирмы, развивая авиационную отрасль, создают дополнительные рабочие места. Продажа авиатехники приносит миллиардные прибыли. Эти средства позволяют поддерживать высокий жизненный уровень населения, идут на дальнейшее развитие самолетостроительной отрасли. Подсмеиваясь над нашими глупостями, Запад все дальше уходит в отрыв от России, которая безнадежно теряет свой авиастроительный комплекс.

"ТУПОЛЕВА" ТОПЯТ, А ОН НЕ ТОНЕТ

Подтверждением тому, что наше Отечество может остаться без авиации, могут служить не менее удивительные чудеса, творящиеся в классе среднемагистральных самолетов. Традиционно их проектированием занимается старейшее в стране КБ, которое создал выдающийся авиаконструктор Андрей Туполев и которое сейчас носит его имя. В советское время на самолеты марки "Ту" у нас в стране приходилось более 65% всех авиаперевозок, общий объем которых превышал 120 млн. человек. Сегодня все российские авиакомпании перевозят примерно в 4 раза меньше пассажиров.

В 1986 г. ОКБ им. А.Н. Туполева приступило к разработке среднемагистрального самолета Ту-204 для замены Ту-154. На создание авиалайнера нового поколения был мобилизован весь цвет отечественной авиационной науки - ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ, ЛИИ, ГосНИИ АС, НИИ АО и другие авторитетные учреждения. Для самолета было рассчитано высокоэффективное крыло со сверхкритическим профилем и вертикальными аэродинамическими поверхностями на концах консолей. Доля композиционных материалов уже тогда достигла 18%. Это был первый российский пассажирский самолет, оснащенный электродистанционной системой управления. Он был спроектирован в расчете на автоматическую посадку в условиях погодного минимума по категории IIIA ИКАО, т.е. практически "вслепую".

Первый полет был успешно выполнен 2 января 1989 г. Самолет обладает настолько великолепными аэродинамическими качествами, что, как говорил с юмором автору этих строк бывший руководитель АНТК им. Туполева Валентин Климов, после выполнения программы первого полета авиалайнер "едва удалось посадить на землю".

В декабре 1994 г. самолет был сертифицирован. Ту-204 стал базовой моделью для целого семейства туполевских машин. Среди них Ту-214 - с увеличенной

взлетной массой и двигателями ПС90А; Ту-204-120 - с двигателями Rolls-Royce и отечественной бортовой электроникой; Ту-204-300 - с укороченным фюзеляжем и увеличенной до 9000 км. дальностью полета; грузовые модификации этих машин - с боковой грузовой дверью размером 3,4x2,18 м. Каждая из этих модификаций, в свою очередь стала родоначальницей отдельных семейств. Словом, старейшая российская фирма "Туполев" шла в ногу с Boeing и Airbus, в чем-то несколько уступая, в чем-то несколько превосходя их.

Но то, что творилось в отечественном авиастроении с середины 1990-х гг. до конца прошлого века, иначе как вакханалией не назовешь. Появились всякого рода дельцы - ставленники зарубежных фирм типа "Оппенгеймер", которые за гроши скупали акции АНТК им. А.Н. Туполева, "Авиастара", ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля". Об этом свидетельствовали газетные и журнальные статьи того времени. Заголовки их говорили сами за себя: "Чиновники оставляют Россию без авиации", "Продажные твари". Уже 5 лет назад авиационные эксперты предупреждали о том, что отечественная авиапромышленность находится в агонии.

Однако государственные чины, заправлявшие и продолжающие заправлять авиацией, по сути дела, ничего не сделали, чтобы выправить ситуацию. Наоборот, из года в год она продолжает усугубляться.

Для сравнения напомним, что опытный среднемагистральный самолет фирмы Airbus A320 совершил свой первый полет в феврале 1987 г. Российский Ту-204, как уже отмечали, - в январе 1989 г. Как видим, разница не столь уж большая. Самолеты примерно сравнимы по технико-экономическим характеристикам, надежности, безопасности полетов и другим параметрам. Но менеджеры Airbus после появления нового самолета не бросили его на произвол судьбы. С конца 1980-х гг. концерн поставил на рынок свыше 4 тысяч машин, а в портфеле заказов уже подписаны контракты примерно еще на 1600 самолетов. Из общего количества большинства приходится именно на узкофюзеляжные среднемагистральные самолеты.

Этот как раз тот класс авиалайнеров, на производстве которых специализируется фирма "Туполев". Но марка "Ту" наших чиновников мало интересовала. Поэтому в авиакомпаниях их насчитывается всего несколько десятков. Все, видимо, потому, что чиновники, действуя от имени государства, не мешали продажам этих самолетов, но и не содействовали. Впрочем, мешали или не мешали, надо еще разобраться.

Повторюсь, отечественные среднемагистральные самолеты нового поколения не хуже зарубежных авиалайнеров. Это доказано практикой. В течение нескольких лет грузовой самолет Ту-204С использовался европейской компанией TNT для доставки срочных грузов между городами Европы. В течение суток, преимущественно ночью, самолету приходилось несколько раз взлетать и садиться. Ту-204С прозвали в Европе "тихим бизоном". Регулярность вылетов составила свыше 99%, хотя контракт по этому показателю предусматривал величину 98%.

Приведу другой показательный пример надежности и безопасности отечественной авиатехники, которую поставил под сомнение глава Минэкономразвития Герман Греф на скандальном заседании правительства России в сентябре 2005 г. Это факт, когда у Ту-204-100 с пассажирами на борту примерно за 25 км.

до аэродрома остановились из-за полной выработки керосина оба двигателя. Почему так произошло - вопрос не техники, а человеческого фактора, не имеющего отношения к обсуждаемой проблеме.

Но все системы Ту-204, предусмотренные для использования в подобных экстремальных ситуациях, работали безукоризненно. Благодаря высоким аэродинамическим качествам машины, пилотам удалось посадить ее на полосу. Повторим, с остановившимися в полете двигателями. Катастрофы не произошло.

Особо хочется подчеркнуть, что упомянутые именитые зарубежные фирмы завоевали мировой рынок на дальне- и среднемагистральных самолетах, которые по технико-экономическим показателям были сопоставимы с российскими авиалайнерами семейства Ил-96 и Ту-204. Только западные менеджеры со своими "эрбасами" и "боингами" вырвались вперед, а российские управленцы от авиации с аналогичными машинами были вышвырнуты с рынка.

Пора бы уже высшему руководству страны всерьез задать самому себе два традиционных русских вопроса: "Кто виноват?" и "Что делать?" - а не "молотить бесконечно языками", как метко выразился премьер Михаил Фрадков, распекая своих министров на совещании правительства в сентябре прошлого года. На нем тогда в очередной раз обсуждались проблемы отечественного авиапрома.

БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ЛЕТИТ В НИКУДА

И, конечно, самые непонятные чудеса происходят с самолетами ближнемагистральными, размерностью на 100 и меньше пассажиров. И тут философия отечественных авиационных философов ведет в никуда.

Ближнемагистральным "стоместник" Ту-334, предназначенный на замену Ту-134, Россия начала разрабатывать раньше других стран. В конструкции планера широко использовались композиционные материалы. Большое внимание было уделено эксплуатационной технологичности самолета, унификации его с Ту-204. Особое внимание авиационная наука уделила вопросу наиболее рационального размещения двигателей. Были исследованы и оценены несколько вариантов, в том числе и под крылом. Но для обеспечения более высокого уровня безопасности полетов конструкторы отказались от этой схемы и разместили двигатели в хвостовой части фюзеляжа.

Изначально Ту-334 рассчитывался на 100 мест, поэтому технико-экономические показатели у него получились выше в сравнении, скажем, с авиалайнером А318, который был переделан под такую же размерность из более вместительной машины А320. Выше и в сравнении с американским аналогом - Boeing 717.

Россия озаботилась проблемой создания стоместного самолета нового поколения на замену Ту-134 намного раньше зарубежных конкурентов. КБ "Туполева" вырвалось на 6-8 лет вперед и пошло от них в отрыв. В феврале 1999 г. самолет совершил первый полет. Начались его сертификационные испытания. На Ту-334 были реализованы заявленные технико-экономические характеристики, и самолет был включен в Федеральную целевую программу "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 гг. и на период до 2015 года". Думаю, не ошибусь, если предположу, как в данной ситуации поступили бы

Airbus или Boeing. Спроектировав, построив "стоместник" нового поколения, убедившись в ходе испытаний, что самолет удался, они бы все силы бросили на организацию его серийного производства и продаж. Именно так они делают при реализации новых проектов - Boeing 787 или А380 и А350.

Итак, с самолетом на 100 мест Россия оказалась впереди и догнать ее практически было невозможно. Но реализовать эти преимущества наши управленцы так и не смогли. Это при том что на помощь был призван коллективный разум. В начале 2003 г., когда после проведения основного цикла испытаний стало ясно, что Ту-334 получился, создали экспертный совет. В его состав вошли представители примерно полутора десятков научных институтов, организаций и учреждений, составляющих элиту отечественной авиаиндустрии. Члены экспертного совета единогласно высказались за то, что нельзя бросать на произвол судьбы этот самолет.

"Учитывая, что самолет Ту-334 находится на завершающей стадии сертификации, целесообразно в качестве первоочередной задачи считать завершение сертификации и подготовку серийного производства Ту-334", - таково было единогласное решение экспертов. Под документом стоят подписи Евгения Федосова, Евгения Каблова, Владимира Скибина, Бориса Абрамова, других звезд первой величины не только отечественной, но и мировой авиационной промышленности. В декабре 2003 г. Ту-334 получил сертификат летной годности.

Вот тут-то, казалось бы, и должны были чиновники направить свои государственные умы, все силы и влияние на организацию серийного производства Ту-334, пока его не догнали зарубежные конкуренты. Ведь ни Airbus, ни Boeing, ни Embraer, ни Bombardier не дремлют. Но серийное производство этого российского самолета до сих пор не налажено.

Вместо того чтобы бросить все усилия на формирование пакета заказов на Ту-334, власти полностью отстранились от этого процесса, считая, что этим должны заниматься сугубо КБ, заводы и другие отраслевые научно-производственные структуры. Они этим занимаются, но бьются как рыба об лед в сложнейших условиях переходного периода к рыночным отношениям. В такой стратегической отрасли, как авиация, одних усилий производителей недостаточно. Кадры профессионалов в КБ и на заводах неумолимо таяли. Хорошо, что конструкторы авиационной техники еще не разучились ее проектировать, заводы еще окончательно не утратили способности ее производить. За одно это им нужно поставить памятник, поскольку с 2005 г. в рамках проекта Ту-334 фирма "Туполев" ни рубля не получает из бюджета.

Более того, отсутствует должная помощь даже в плане принятия государственными чиновниками эффективных управленческих решений. Трудно поверить, но многое делается так, как будто какие-то силы специально стремятся похоронить авиапром России. Целых два года ушло на то, чтобы добиться от правительства постановления на серийное производство Ту-334 в Казани, на КАПО им. Горбунова. А без такого постановления все дела со строительством самолета не могли продвинуться вперед.

Даже когда по бюджету 2005 г. было выделено 6 млрд. руб. двум лизинговым компаниям на организацию заказов и производство новых отечественных самолетов, до конца года кто-то тормозил перевод их для использования по назначению. Только в конце

декабря 2005 г. средства поступили тем, кому предназначались. Кто еще целый год тормозил этот процесс, лишил жизни Ту-334?

При должной распорядительности и заинтересованности можно было бы построить на КАПО им. Горбунова не менее полсотни столь необходимых российских авиакомпаниям самолетов. Меморандумы о намерениях приобрести Ту-334 к тому времени подписали с фирмой "Туполев" около двух десятков авиакомпаний в общей сложности на 117 самолетов. Есть большая потребность в этих авиалайнерах, авиакомпании готовы их взять, но нет самих машин.

Поэтому авиакомпании, которым летать надо сегодня, перестали надеяться на государство в плане помощи в деле приобретения отечественных самолетов. Со всей наглядностью это проявилось на заседании Общественного совета премии "Крылья России-2005", проведенном 25 января этого года. Там было сообщено, в частности, что в российских авиакомпаниях уже эксплуатируется 79 зарубежных самолетов и на них приходится примерно треть от общего объема авиаперевозок 2005 г. Еще несколько авиакомпаний уже оформили сделки или планируют приобрести полтора-два десятка региональных самолетов. Причем сами авиаперевозчики искренне сетуют на то, что серийное производство Ту-334 до сих пор не начато. Один из участников Общественного совета так оценил особенности отечественного самолетостроения: "Крышка гроба занесена, осталось забить гвозди".

Мы почему-то забыли про наш собственный и весьма емкий внутренний рынок. Потребность в ближнемагистральных самолетах на нем весьма велика. Его то и надо прежде всего заполнить качественными, надежными отечественными самолетами. На внешнем рынке нас не ждут. В этой нише прочные позиции у бразильской фирмы Embraer и канадской Bombardier. Обойти их будет отнюдь не просто. У них твердые заказы на региональные самолеты расписаны на 2-3 года вперед. Поэтому ставка на Ту-334 со всех точек зрения может оказаться для России весьма выгодной и обоснованной. Совершенно очевидно, что нужно извлечь максимальные выгоды из того, что уже достигнуто, сделано, проверено, на что потрачены деньги.

ОПЫТ ПРОДВИЖЕНИЯ БОЕВОЙ АВИАЦИИ

Россию уже стремительно догоняет Украина с проектом Ан-148. 20 января этого года в аэропорту Якутска состоялась презентация Ан-148 правительству, авиационным властям и руководству крупнейших авиакомпаний Республики Саха (Якутия). Она была организована совместно АНТК им. О.К. Антонова и ГУП "Аэропорт Якутск", в котором самолет успешно прошел сертификационные испытания в условиях сверхнизких температур.

Авиапромышленность Украины и России очень тесно между собой связаны. Ан-148 также называют совместным российско-украинским пассажирским региональным самолетом нового поколения: спроектирован в КБ Антонова, производство планируется вести как в России, так и на Украине. Окончательная сборка Ан-148 осуществляется на ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) и на ГП Киевский авиационный завод "Авиант". 23 ноября 2005 г. произошло одно из важнейших событий в программе Ан-148: АНТК им. О.К. Антонова и ВАСО

подписали лицензионный договор о передаче воронежскому авиазаводу прав на использование товарного знака, технической документации и прав на производство самолетов Ан-148. Подписанный договор является основополагающим документом, позволяющим серийно выпускать эти самолеты в России. Производство Ан-148 уже идет. В настоящее время построено 3 самолета, а на ВАСО организована линия сборки. По кооперации в изготовлении лайнера вовлечены десятки предприятий России и Украины. Так, в поставке комплектующих изделий для него заняты 90 предприятий России и 31 - Украины. В целом долевое участие РФ в программе Ан-148 выглядит так: материалы - 74%, оборудование - 52%, двигатели - 66%. Таким образом, 69% цены самолета приходится на долю наших предприятий. Словом, реализация проекта Ан-148 для российского авиапрома, безусловно, выгодна.

Только завоевав внутренний рынок, можно потом пойти на штурм внешнего. Это показал опыт продвижения боевой авиации. Если бы российские ВВС не имели на вооружении самолеты семейства Су-27 и МиГ-29, трудно было бы рассчитывать на продажу модификаций этих машин в Китай, Индию, Малайзию, страны Ближнего Востока и т.д.

В российских авиационных школах накоплены огромные знания, перетекающие из гражданского сектора авиастроения в военный, и наоборот. По сути дела, одни и те же прочнысты на фирмах занимаются проблемами обеспечения прочности машин при разработках гражданских или военных проектов. То же самое справедливо и для аэродинамиков, гидравликов, тех, кто создает бортовые электронные системы. Сохранение и развитие гражданской ветви авиапрома равнозначно сохранению безопасности государства, обеспечению его жизнеспособности. Без гражданского авиастроения не станет со временем и военного.

На встрече с журналистами в Кремле 31 января президент России Владимир Путин потребовал от правительства повысить внимание "к высокотехнологичным областям" российской экономики. Это самым прямым образом относится к авиационной сфере. Принимая решение о поддержке того или иного проекта в авиастроении, нужно исходить прежде всего из того, насколько он обеспечивает создание собственных рабочих мест, загрузку отечественных предприятий, а следовательно, содействует повышению жизненного уровня населения. "Правительство должно думать о результатах и как они влияют на жизненный уровень граждан страны", - подчеркнул президент России. И это справедливо применительно к отечественному авиапрому.

Это отнюдь не означает отказа от кооперации и сотрудничества с зарубежными фирмами, которые являются интеграторами их собственных проектов. Наоборот, будет только способствовать тому, чтобы российские специалисты шли в ногу с мировым прогрессом. Но надо понимать, что, кроме партнерских отношений, в этой сфере существует и жесткая конкуренция. И тут, действительно, дальновиднее было бы дорожить именно синицей в руках.

Евгений НИКИТИН

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
01.03.06*

ПРЕВАННЫЙ ПОЛЕТ АН-70

Стандарты НАТО ставят под сомнение перспективы большинства оборонных предприятий страны.

Россия постепенно сворачивает военно-техническое сотрудничество со своим ближайшим соседом - Украиной. Имея весьма значительную зависимость (от 20 до 80% в разных категориях) в поставках комплектующих для военной техники и систем вооружений, находящихся на вооружении российской армии или идущих на экспорт, Москва демонстративно ограничивает свои отношения в этом направлении с Киевом. Причина этого только одна - неоднократные заявления президента Виктора Ющенко о стремлении Украины в НАТО.

АМБИЦИОЗНАЯ ПУСТОТА

"Я ожидаю новой амбициозной политики, - заявлял в начале прошлого года Виктор Ющенко, только что избранный президентом, на представлении нового главы госкомпании "Укрспецэкспортм. - Украина не должна удовлетворяться тем, что она зарабатывает в год 500 млн. долл. Государственная компания должна работать чистыми руками, публично, действовать в рамках тех законов, тех лицензий, тех лимитов, которые были приняты как на двустороннем, так и многостороннем уровне. Мы живем в жестком мире, где каждая страна отстаивает свои интересы. И страна, которая имеет 40% оборонно-промышленного комплекса бывшего СССР и внесла самый большой интеллектуальный взнос в разработку современного оружия, должна входить даже не в десятку стран, которые присутствуют на рынке вооружений, а ставить перед собой более амбициозные цели".

Как раз с этим, как считают эксперты, у Киева в последнее время весьма серьезные проблемы. В 2005 году спад поставок вооружений и военной техники составил 8-9% по отношению к прошлому году. Страна не имеет замкнутых циклов производства оружия, в связи с чем испытывает значительную зависимость от заказов из России комплектующих для поставляемого на экспорт оружия, что заметно снижает возможности по самостоятельному экспорту вооружений. Например, из 500 млн. долл. ежегодного "оружейного" дохода 150 млн. приходится на российскую долю.

Киев традиционно производил оборудование и авиационное вооружение для российских истребителей Су-30МКИ и Су-30МКК, поставляемых в Индию и Китай. Однако если в производстве самолета Су-27 для Пекина в начале 90-х годов участвовало 44 украинских предприятия, то в производстве Су-30МКК их количество сократилось до 14, а в лицензионном производстве Су-30МКИ для Дели участвует только два. В последние годы российские производители все чаще находят возможности изготовления аналогичных комплектующих своими силами.

ПОЛЕТ ТАК И НЕ СОСТОЯЛСЯ

Один из самых громких совместных российско-украинских проектов в сфере ВТС - создание среднего

транспортного самолета Ан-70. В середине 90-х годов этот проект называли одним из стратегических пунктов сотрудничества Москвы и Киева. Однако сегодня он находится в стадии медленного "умирания".

Конкурс на создание среднего военно-транспортного самолета для ВВС тогда еще СССР был объявлен в 1978 году. К 1980 году КБ Антонова и Ильюшина представили аванс-проекты самолетов Ан-70 и Ил-88, которые, по оценкам заказчика, в равной степени соответствовали потребностям военных авиаторов. Из двух машин тогда предпочтение было отдано - Ан-70. Машина имела более высокие, чем у конкурента, тактико-технические характеристики. Антоновцы обещали, что самолет сможет взлетать с грунтовых аэродромов длиной 600 м (по заданию военных, не более 800 м), при этом будет иметь грузоподъемность 47 тонн против оговоренных конкурсным заданием 35 тонн.

Эти данные и тогда вызывали у специалистов большие сомнения, но генеральный конструктор КБ Антонова лично обещал, что все будет так, как анонсировано. В начале 80-х промышленности было принято верить - тогда за неисполнение заказов отвечали головой. В результате в 1986 году появилось тактико-техническое задание на проведение опытно-конструкторской работы по созданию среднего военно-транспортного самолета Ан-70. Согласно российско-украинским межправительственным договоренностям, неоднократно подтвержденным впоследствии президентами обоих государств, до 2018 года планировалось выпустить 164 самолета Ан-70 для ВВС России и 65 - для Украины.

Также предполагалось, что, помимо министерств обороны России и Украины, новый самолет купят военные ведомства европейских государств. Страны НАТО даже предоставили российско-украинскому коллективу конструкторов "секретные" данные о размерах, весе и прочих характеристиках используемых натовцами бронетехники и машин. Именно под их размещение проектировался внутренний салон самолета. Была даже идея наладить совместное производство Ан-70 с Германией.

Но она провалилась - НАТО решило создать в рамках европейского авиационного консорциума Airbus свой собственный транспортный самолет средней грузоподъемности А400М. Все бы ничего, но в последний момент и ВВС России решили отказаться от продолжения программы разработки российско-украинского военно-транспортного самолета Ан-70 в пользу абсолютно российской машины Ту-330. Причиной подобного намерения военные назвали нехватку денег и невысокую надежность самолета Ан-70.

НЕ ЛЮБО

"Самолет имеет крайне низкий уровень надежности, - говорит главнокомандующий ВВС России Владимир Михайлов. - В ходе проведения первого этапа государственных совместных испытаний на опытном самолете было выявлено 382 недостатка, из них 95, требующих устранения до выпуска установочной серии. Но до сегодняшнего дня 51 пункт нарушений так и не устранен".

"В их числе и 5 недостатков, связанных с газодинамической устойчивостью двигателя, непосредственно влияющих на безопасность полетов, без устранения которых проведение испытаний невозможно и недопустимо", - утверждает Михайлов.

"Мы рекомендовали украинской стороне провести дополнительные исследования газодинамической неустойчивости двигателя, - рассказывает начальник службы безопасности полетов авиации ВС России Сергей Солнцев. - Без устранения этого машина не может считаться полностью надежной. Сейчас эти работы ведутся, но когда закончатся, сказать трудно - не хватает денег".

Уникальный газотурбинный двигатель Д-27, установленный на Ан-70, его главная "ахиллесова пята". В официальном акте государственных испытаний машины за N 01-02 от 25 декабря 2001 года указано, что в ходе полетов машины имело место: 22 случая самовыключения двигателей, было выявлено более 30 случаев его неустойчивой работы, обнаружено 116 неисправностей агрегатов, систем и узлов двигателей, а средняя величина наработки на одно выключение моторов составляла 190 часов.

Помимо этого, военные утверждают, что по ряду важнейших летно-технических параметров - высотно-скоростных, грузоподъемных, возможностям базирования - Ан-70 не соответствует тактико-техническим характеристикам, выданным ВВС при его создании. Не устраивает их и то, что по топливной экономичности машина находится на уровне морально устаревшего самолета Ан-12 и уступает мировому уровню самолетостроения в 1,5-2 раза. На основании этого военные предлагают прекратить разработку самолета из средств Минобороны и пустить деньги на более перспективные проекты - Ил-214 и Ту-330.

В пользу первого, по их мнению, говорит тот факт, что "иловская" машина станет российско-индийским проектом, а значит, на ее разработку всегда будут вовремя поступать деньги. Есть для ее производства и серийный завод в Иркутске. С самолетом "Ту" все несколько сложнее. Машина существует только на бумаге. По словам главного конструктора АО "АНТК им. Туполева" Валентина Близиюка, стоимость НИОКР по его созданию оценивается в 340-400 млн. долл. (на завершение испытаний Ан-70 не хватает всего 50 млн.), которые придется вкладывать в проект в течение 7 лет. Правда, у Ту-330 есть хороший лоббист - президент Татарстана Минтимер Шаймиев: машину предполагается приводить на авиапредприятиях Казани.

Но главный аргумент военных все же состоит не в том, где и за какие деньги делать новый средний военно-транспортный самолет для ВВС. За время разработки, говорит тот же Владимир Михайлов, Ан-70 "потяжелел" настолько, что уже просто не может считаться "средним" самолетом и должен рассматриваться как исключительно "тяжелый" транспортный самолет. Даже по самым предварительным расчетам, российско-украинская машина проигрывает модификации российского Ил-76 по всем статьям в 2,5 раза. Возможно, именно по этой причине, не объявляя конкурса, предпочтение и было сделано в пользу "родной" машины Ил-76 МФ, производство которой планируется начать на Воронежском авиазаводе. По оценке экспертов, потребность ВВС России в самолетах этого типа оценивается в 100 единиц.

СТРАТЕГИЯ РАЗВОДА

"Киев активно стремится в ЕС и НАТО, - говорит профессор Академии военных наук Вадим Козюлин. - Очень вероятно, что документ о членстве Киева в НАТО станет некрологом для украинского оборонно-промышленного комплекса (ОПК). Оборонные предприятия стран Восточной Европы это уже прошли. Многие из них закрылись. Сильные же предприятия, которые сумеют выжить, будут получать разрешение на экспорт своей продукции уже не в Киеве, а в Брюсселе. И это сильно ограничит украинскую предприимчивость и оборотистость".

При этом, как отмечают эксперты, внутренний рынок вооружений на Украине практически отсутствует, что сдерживает само развитие оборонно-промышленного комплекса (ОПК). Украина имеет слабые возможности реализации современных схем ВТС, среди которых все более заметное место занимают офсетные сделки, лизинг вооружений и военной техники, долговременные проекты кредитования и т.д. К тому же, как считает бывший гендиректор госкомпании "Росвооружение" Александр Котелкин, Киев традиционно поставлял оружие в "проблемные" страны, экспорт в которые был либо запрещен, либо серьезно ограничен (Ангола, Эфиопия, Эритрея, Сьерра-Леоне и т.д. и т.п.).

Легализация деятельности "Укрспецэкспорта", к чему призвал Ющенко, по мнению эксперта, еще больше усугубит ситуацию, так как текущие и предстоящие сделки теперь придется декларировать. А это значит, что возрастет вероятность противодействия их заключению со стороны Вашингтона или других союзников Украины в Европе.

"Бывшие страны Варшавского договора и особенно СНГ - самые серьезные конкуренты России на внешнем рынке, - уверен Котелкин. - Получив огромные запасы вооружений и военной техники после развала СССР, они быстро заняли лидирующее положение на рынке вооружений и военной техники (доля экспорта старых вооружений в ВТС Украины составляет 30%). Ведь им все досталось бесплатно. При заключении контрактов им не надо было учитывать себестоимость производства, налоги. В итоге они могли выставить любую цену, чего Россия себе позволить не могла".

Сотрудничество в области ВТС давно стало для Москвы своеобразным рычагом политического давления на партнеров. Виктор Ющенко это прекрасно знает, как понимает и то, что вхождение в НАТО похоронит ВПК Украины - у НАТО свои производители вооружений и техники, свои лоббисты, посредники и все, что прилагается к сфере торговли оружием. Им не нужен еще один конкурент, тем более, что по критерию "цена-качество" украинские вооружения и техника находятся в весьма выгодном положении на рынке. Не решит проблему и переход предприятий Украины на натовские стандарты в производстве вооружений и военной техники. Самостоятельно Киев не в состоянии профинансировать масштабный процесс перевооружения собственных заводов. Ну, а Западу по вышеперечисленным причинам этот процесс вообще не интересен.

Никита ПЕТРОВ

источник: сайт "Страна.Ру"
06.03.06

УКУС "КОБРЫ"

Все идет к тому, что американцы отхватят у России значительную часть рынка вооружений, которым она традиционно владела с середины прошлого века.

В ходе недавнего визита в Дели президента США было достигнуто соглашение о продаже Индии крупной партии боевых истребителей F-16 "Файтинг фэлкон" и F/A-18 "Хорнет" производства корпорации "Локхид". Эту сделку, как и соглашение о возобновлении сотрудничества в области ядерных технологий, Джордж Буш назвал "прорывом на пути развития отношений стратегического партнерства". Официальная Москва никак не отреагировала на это известие. Сделала вид, что не касается. Но осадок, что называется, остался. Миллиардные заказы теперь уйдут на сторону. Речь идет, по крайней мере, о 9 млрд. долл. Эту сумму индийское правительство выделило для модернизации авиапарка национальных ВВС. Программа была объявлена еще два года назад, и российские оружейники надеялись, что значительная часть пирога достанется им. Еще бы, Индия - наш давний партнер, союзник, удобный, выгодный, надежный клиент. До недавних пор так и было. Индийская армия главным образом предпочитала иметь дело с нашей военной техникой, а истребители фирмы "Сухой", корпорации "МиГ" оставались вне конкуренции. Как, впрочем, и танки Т-90. Правда, в последние годы эта традиция несколько нарушилась. То ли индусы стали разборчивее, то ли конкуренты научились строить козни. Но продвигать военную продукцию на азиатский рынок так же успешно, как раньше, стало намного труднее. "Рособоронэкспорт" с беспокойством наблюдает за возрастающей активностью западных монополий. И чтобы сохранить завоеванные позиции на Индостанском полуострове, предлагает все более широкий ассортимент, льготные условия, новые оригинальные проекты типа совместных производств... Мало помогает.

Но вернемся к самолетной сделке. По плану модернизации в ближайшие два-три года Индия должна будет закупить 126 новых истребителей-бомбардировщиков взамен устаревших машин советского производства, которые уже отслужили свой срок и подлежат списанию. В прошлом году, когда Сергей Иванов находился с визитом в Индии и говорил на эту тему с министром обороны Пранабом Махерджи, уже было ясно, что рассчитывать на какие-то поблажки и особые симпатии со стороны индусов нашим оружейникам больше не следует. Дели предупредил, что приглашает к участию в тендере все заинтересованные лица. Независимо от национальной принадлежности. Конкурс пройдет, как сказано в решении правительства, на общей основе, и победителем окажется тот, кто при прочих равных условиях докажет еще "свою состоятельность как долгосрочный партнер". В общем, все, как обычно. Но известно, что в такого рода делах на первое место часто выходят не экономические, а политические соображения. По многим признакам эксперты сделали вывод, что "право первой ночи" все-таки достанется американцам.

Накануне Вашингтон признал Индию ядерной державой, коей она фактически является уже несколько лет. А 2 марта во время своего визита Джордж Буш объявил, что отменяет эмбарго, введенное Биллом Клинтонем в 1998 году. Напомним, что эмбарго на

поставку расщепляющихся материалов и ядерных технологий было введено, как только Индия, которая, кстати, не подписала Договор о нераспространении, испытала первую свою атомную бомбу. Хорошим фоном для такого события (отмены эмбарго), указал президент, является факт проведения военно-морских маневров с участием авианосцев двух стран в Индийском океане в феврале 2006 г. И вот еще один пример крепнущего сотрудничества - официальное приглашение американских производителей авиационной техники. Это сообщение появилось на другом фоне. Не столь благоприятном, но не менее важном. В последнее время было заметно, что Вашингтон, обеспокоенный укреплением российско-китайских связей, настойчиво ищет возможность противопоставить этому союзу "нечто адекватное". Как отмечала газета "Уолд стрит джорнэл", Соединенным Штатам, ведущим войну в Ираке и собирающимся преподнести такой же урок Ирану, ничего не остается, как сколачивать второй фронт и искать новых союзников в наполовину мусульманской Азии. В этом плане Индия представляется куда более солидным и привлекательным партнером, чем традиционные приверженцы военной стратегии США - Южная Корея или Таиланд. Очевидно, поэтому так легко, без шума и пыли, во время визита президента Буша в Дели решились, казалось, еще недавно совершенно неразрешимые проблемы.

Тендер на поставку новых истребителей еще не состоялся. Кроме американцев там будут авиастроители из России, Франции, Швеции, Италии... Но в том, что главный приз достанется F/A-18, мало кто сомневается. Пентагон уже заявил, что готов оказать Индии помощь в обновлении и других систем вооружений, в частности военно-морской и ракетной техники. Любопытно, что американские "Кобры", предназначенные для решения целого ряда задач, таких, как, например, завоевание господства в воздухе, нанесение ударов по целям в ночное время с использованием высокоточного оружия, сопровождение бомбардировщиков и т.д., по признанию самих же индусов, ничем не лучше наших МиГов. Да и ценой намного выше российских аналогов. Тем не менее предпочтение отдается им. Обидно. И это при том, отмечают эксперты, что современные "Кобры" - принципиально новые машины для индийских ВВС. Для их освоения и эксплуатации придется создавать совершенно новую инфраструктуру, сферу обслуживания и снабжения запчастями. По сути дела, это перевод всей отрасли на другие рельсы.

И если Индия пошла на это, говорят знатоки индийской кухни, значит, сменила курс. Полагаем, что не только в сфере закупки вооружений. И как тут не вспомнить недавние высказывания премьер-министра Манмохана Сингха, который говорил, что нужно использовать такую деликатную вещь, как торговля оружием, для достижения "крупных политических и дипломатических целей". Остается узнать, что имел в виду наш президент Владимир Путин, когда вслед за индийским премьером, выступая на одном из совещаний в Москве, сказал: "То, что происходит с нашими возможными контрактами на поставку авиационной техники в некоторые страны Юго-Восточной Азии, переходит границы нормальной естественной рыночной конкуренции".

Павел ВИНОГРАДОВ

*источник: газета "Россия"
17.03.05*

ВЗАИМОДОПОЛНЯЮЩИЕ ПРОЕКТЫ

В Воронеже может быть создан центр по производству региональных самолетов.

В ближайшие годы будет построено 24 региональных самолета Ан-148. На 8 из них заключены твердые контракты с двумя авиакомпаниями из Казахстана, где Ан-148 в 2007 г. уже должны начать перевозить пассажиров. Кроме того, лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" имеет контракты на поставку 18 самолетов российским авиакомпаниям и заявки еще на 98 машин этого типа. О перспективах этого регионального самолета его разработчики и производители рассказали в ходе презентации, проведенной 10 марта в Москве.

Запуск в серийное производство Ан-148 кооперацией авиастроительных предприятий России и Украины в сложившейся на рынке гражданской авиатехники ситуации был бы чрезвычайно выгоден обеим сторонам. В настоящее время российские авиаперевозчики испытывают острую потребность в самолетах регионального класса и в отсутствии реальных предложений со стороны отечественного авиапрома ищут поставщиков за рубежом. Скорейший запуск производства Ан-148 в Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО), где для этого практически все готово, мог бы изменить ситуацию в пользу отечественного производителя. Однако руководители российской авиастроительной отрасли пока что сделали ставку на разработанный в компании "Сухой" региональный самолет RRJ. Однако, по большому счету, RRJ и Ан-148 не являются прямыми конкурентами. По мнению руководства компании "Ильюшин Финанс Ко", которое в ходе презентации озвучила первый заместитель генерального директора Дарья Доренвендт, Ан-148 и RRJ имеют разную пассажироместимость, разную дальность полета и предназначены для разных рынков. Ан-148 может эффективно эксплуатироваться в России на северных, сибирских и дальневосточных аэродромах, в то время как RRJ в первую очередь предназначен для Европы и Америки. Фактически эти проекты являются взаимодополняющими.

Генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов также заявил о том, что поддерживает идею разворачивания на его предприятии производства обеих моделей региональных лайнеров. По его словам, в плане производства Воронежского авиазавода по 2010 г. стоят 100 самолетов Ан-148 в окончательной сборке. В ВАСО планируется осуществлять производство элементов конструкции RRJ из композитных материалов. Однако возможна и окончательная сборка RRJ на этой производственной площадке. Михаил Шушпанов сообщил, что существует план разворачивания на базе ВАСО центра по производству региональных самолетов. Кроме того, предприятие выступает с инициативой создания собственного КБ.

Ан-148 производится в кооперации трех предприятий Украины и России: Киевского авиазавода "АВИАНТ", Харьковского авиационного предприятия и ВАСО. При этом в Киеве изготавливается носовая и хвостовая части фюзеляжа, консоли крыла, в Харькове - центроплан, в Воронеже - хвостовое оперение, мотогондолы, механизация крыла. Окончательную сборку планируется осуществлять и на "АВИАНТе", и в ВАСО.

Михаил Шушпанов отметил, что сейчас в ВАСО находятся 5 комплектов заготовок Ан-148. По словам генерального директора Киевского авиационного завода "АВИАНТ" Олега Шевченко, в 2006 г. планируется изготовить 3 самолета, в 2007 - 7, в 2008 - 14 лайнеров. Окончательная сборка первой серийной машины начнется в Киеве в мае-июне этого года.

Ан-148 оснащается двумя двигателями Д-436-148 производства запорожского завода "Мотор Сич". Назначенный ресурс двигателей составляет 40 тысяч часов. Возможно также оснащение самолета силовыми установками иностранного производства, поскольку для многих потенциальных иностранных заказчиков этот вопрос является принципиальным. По утверждению Дарьи Доренвендт, рассматриваются возможности установки на Ан-148 моторов фирмы Rolls-Royce. Между тем по своим характеристикам Д-436-148 являются одними из лучших в своем классе. Эти двигатели имеют низкий удельный расход топлива и малую удельную массу, низкие уровни шума и эмиссий, соответствующие как действующим, так и перспективным требованиям норм ИКАО, низкие эксплуатационные затраты при длительном сроке службы. При этом вывод Ан-148 на рынок будет сопровождаться и программой технической поддержки, соответствующей современным требованиям.

В настоящее время два самолета Ан-148 проходят сертификационные испытания, в том числе по европейским нормам летной годности. Самолет успешно прошел испытания в условиях холодного климата - при температуре - 52 градуса, на жаре - при +42 градуса, а также на высокогорных аэродромах на высоте 1500 м. По состоянию на 10 марта на двух самолетах проведено более 350 полетов, полетное время составило около 700 часов. Сертификационная программа уже выполнена на 80%, а завершить ее намечено во второй половине этого года. Как было отмечено в ходе презентации, Ан-148 при стоимости одного самолета 18 млн. долл. будет на 25-30% дешевле зарубежных аналогов. Прямые эксплуатационные расходы также будут на 10-15% ниже. Безубыточная эксплуатация самолета при налете 2700-2800 часов в год на международных линиях обеспечивается при наличии на борту 35 пассажиров, то есть, при салоне, заполненном на 44%. У зарубежных аналогов безубыточная эксплуатация достигается при наличии на борту 44-46 пассажиров, что составляет 60% занятых кресел. На внутренних линиях безубыточность обеспечивается при 53 пассажирах или 66% занятых мест. У зарубежных аналогов этот показатель достигается при 74 пассажирах, то есть, практически при полном салоне. В России у некоторых экспертов и функционеров авиапрома сложилось мнение, что Украина самостоятельно не сможет реализовать программу создания и серийного производства Ан-148. Однако пока этот проект развивается вполне успешно. В этой ситуации России (теперь в лице ОАК) стоило бы все-таки принять самое активное участие в продвижении этой региональной машины на нашем внутреннем рынке, чтобы не отдавать его подержанным иностранным самолетам.

Илья КЕДРОВ

*источник: газета "ВПК"
15.03.06*

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ ПО ДВИГАТЕЛЮ SAM146

Российский банк развития инвестирует в проекты НПО "Сатурн" 11 млрд. руб.

22 февраля 2006 г. НПО "Сатурн" подписало в Рыбинске соглашение о сотрудничестве с Российским банком развития (РосБР). Его цель - партнерство в реализации национальных программ, которые имеют приоритетное значение для инновационного развития России. Соглашение подписали председатель правления ОАО "РосБР" Юрий Исаев и генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин.

На церемонии подписания документа Юрий Исаев сообщил, что соглашение предусматривает финансирование банком проектов НПО "Сатурн" на общую сумму до 11 млрд. руб. на срок до 10 лет. Юрий Ласточкин уточнил, что партнеры намерены взаимодействовать в рамках программы, поддерживаемой правительствами России и Франции, по проектному финансированию двигателя SAM146 для семейства российских региональных самолетов RRJ. Сотрудничество распространяется также на программы создания универсального газотурбинного двигателя нового поколения АЛ-55, производства двигателей Д-30КП "Бурлак" для ремоторизации гражданских и военных транспортных самолетов Ил-76.

Будет осуществляться и инвестирование энергетических проектов НПО "Сатурн", в том числе строительство генерирующих мощностей на территории России, СНГ, стран Восточной Европы, долгосрочное кредитование технического перевооружения предприятия с использованием лизинговых схем финансирования. Безусловно, эти и другие направления сотрудничества повысят инвестиционную привлекательность НПО "Сатурн" для международного рыночного капитала, а самое главное, в значительной степени будут способствовать структурным изменениям в национальной экономике, обеспечивать развитие ее наукоемкого и высокотехнологического сектора.

Юрий Исаев также отметил, что для него, нового председателя правления РосБР (назначен на должность в декабре прошлого года), "это первый серьезный проект уровня, соответствующего национальному". "Здорово, что первый большой проект мы делаем с "Сатурном", - сказал он. - У нас и до этого были хорошие партнерские отношения, но сегодня мы открываем совершенно иные горизонты".

Подчеркнув, что сейчас сложнее найти хорошего заемщика, нежели кредитора, Юрий Исаев рассказал, что задача банка - "кредитовать помногу, надолго и по ставкам меньше, чем существуют на рынке". По его словам, у РосБР нет необходимости выплачивать сверхбольшие дивиденды государству, от него требуется другое - чтобы развивались перспективные проекты. Это действительно так, поскольку государство получит гораздо больше денег от налоговых отчислений, которые будут произведены в бюджеты разных уровней. Похоже, в Россию приходят "правильные" времена, когда не предпринятия, выживая из последних сил, гоняется за деньгами, а инвесторы ищут проекты, в которые можно выгодно и эффективно вложиться. Неслучайно Юрий Ласточкин признался, что "сегодня деньги остро необходимы, так как мы находимся на этапе вхождения в рынок, который, с одной стороны, очень большой и привлекательный, а с другой

- требуются весьма серьезные усилия и ресурсы, чтобы получить долю этого нарождающегося рынка энергомашиностроения". В то же время и промышленники, и банкиры согласны, что в нынешних условиях, если есть гарантированный рынок, надежное оборудование, позволяющее зарабатывать деньги в своей нише, то и инвестор найдется. Тем более для такого партнера, как "Сатурн", который готов и поставлять комплекты оборудования, и строить объекты "под ключ", как уже делалось в ряде случаев. Причем, как сообщил на церемонии подписания соглашения Юрий Ласточкин, "Сатурн" предлагает спектр проектов, имеющих устойчивый спрос на рынке. Таких, например, как совместная программа с Газпромом, предполагающая поставку для РАО 600 агрегатов, обеспечивающих транспорт газа. Эти двигатели созданы, в одном случае они уже прошли межведомственные испытания, в другом - проходят. Очередная станция, задействованная в транспорте газа и снабженная турбинами "Сатурна", была запущена в интересах Калининградской ТЭЦ.

Предприятие поставляет комплекс турбин для крупнейших систем хранения газа и в Европе, и в других регионах мира. "Газпром - хороший заказчик, - продолжил Юрий Ласточкин. - Гарантированный заказ есть, значит, наша задача - просто увеличить возможности производства для уже существующего рынка. Это может быть выгодно и заказчику оборудования, и нам, производителям, и банку. Потому что круг замкнулся: есть гарантированный сбыт, есть возможности производства и есть возможность обратно получить инвестированные деньги".

Если проанализировать бизнес-план НПО "Сатурн" на 2006 г., то основные показатели (по сравнению с прошлым годом) выглядят так: объем реализованной продукции - 13 132 млн. руб. (8671); объем производства - 12 037 млн. руб. (7981); инвестиции в развитие (собственные средства) - 3085 млн. руб. (1634); информационные технологии - 314 млн. руб. (97); средняя заработная плата - 12 708 руб. (10 687).

Предприятие динамично развивается, и, безусловно, проекты "Сатурна" имеют привлекательность для банка. Что касается одного из них - по SAM146, зафиксированного в соглашении о сотрудничестве, то суммарный объем заказов совместного российско-французского предприятия "ВолгАэро" в Рыбинске, где изготавливаются эти авиадвигатели, в 2007 г. составит около 30 млн. евро. Как сообщил журналистам гендиректор СП Анатолий Зеленцов, 50% заказов в "ВолгАэро" обеспечивает НПО "Сатурн", 50% - французская компания "Снекма". Председатель правления ОАО "РосБР" Юрий Исаев на церемонии подписания высказал комплимент в адрес партнеров: за последние два года НПО "Сатурн", и до того крепко стоявшее на ногах, вышло на качественно новый уровень развития. С ним трудно не согласиться. А вообще за 90 лет существования (история начиналась на пустыре Хомутовской слободы, где в 1916 г. был заложен завод "Русский Рено") предприятие претерпело много разных изменений. Но худшее, похоже, в прошлом.

Геннадий ПУЛИН

источник: газета "ВПК"

14.03.06

ТИТАНОВАЯ ХВАТКА

Крупнейший в мире производитель титановой продукции "ВСМПО-Ависма", похоже, уже скоро пополнит список фактически национализированных российских предприятий.

Глава "Рособоронэкспорта" (установившего контроль над "АвтоВАЗом") Сергей Чемезов заявил в Санкт-Петербурге, что намерен получить "как можно больший" пакет акций в корпорации. В свою очередь, совладельцы "ВСМПО-Ависма" Вячеслав Брешт и Владислав Тетюхин, которые вместе контролируют более 60% акций компании, подтвердили Reuters, что готовы продать свои доли государственной компании.

"Переговоры только начались, - заявил агентству председатель совета директоров компании г-н Брешт, - сейчас идут первые притирки. Если государству это нужно, то я готов ему продать. Какими причинами я руководствуюсь, я не хочу комментировать. Я считаю, что сделка состоится до 1 мая. Г-н Тетюхин еще не принял решение, но я думаю, что он примет такое же решение".

Впрочем, гендиректор "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин недавно заявлял в одном из интервью, что госструктуры "по своей компетенции далеки от специфики титанового бизнеса и его технологических, коммерческих, производственных и других особенностей, которые делают титан предельно критичным в применении и доверии к нему потребителей".

Г-н Чемезов отказался говорить о том, сколько денег "Рособоронэкспорт" готов потратить на "ВСМПО-Ависма". Не прояснил он и сроки, в которые госкомпания намерена завершить обсуждение деталей с владельцами титановой корпорации. Он лишь пояснил, что о дополнительной эмиссии акций "ВСМПО-Ависма" речи не идет - "Рособоронэкспорт" выкупит акции у нынешних мажоритарных владельцев. При этом, по его словам, стороны еще не договорились о том, каким пакетом будет владеть "Рособоронэкспорт" в титановой компании: "Максимально большой пакет. По крайней мере если не контрольный пакет, то блокирующий пакет хотелось бы приобрести. Насколько возможностей у нас хватит, не знаю", - заявил г-н Чемезов.

Впрочем, учитывая, что в данном случае речь идет о желании госкомпания установить контроль над стратегическим поставщиком для авиационной промышленности ("ВСМПО-Ависма" занимает около 30% мирового производства титана, а основными ее заказчиками являются Boeing и Airbus), объем пакета вряд ли будет в итоге неконтрольным.

Исходя из текущей стоимости акций "ВСМПО-Ависма" на рынке (209,1 долл. за акцию в минувшую пятницу в РТС) аналитики оценивают долю г-н Брешта и Тетюхина почти в 1,5 млрд. долл. Вопрос лишь в том, согласится ли государство заключать сделку по выкупу долей мажоритарных акционеров по рыночной цене.

Кроме того, акции "ВСМПО-Ависма" вовлечены в судебные тяжбы между бывшими владельцами 13% корпорации - структурами "Реновы" Виктора Вексельберга - и нынешними мажоритариями. "Ренова" пытается аннулировать сделку по продаже своего пакета в корпорации за 148 млн. долл. Изначально, предлагая такую цену, структуры г-на Вексельберга, как считается, рассчитывали получить отказ (так как сомневались, что акционеры титановой корпорации найдут такую сумму), и в результате, по соглашению между акционерами "ВСМПО-Ависма", потребовать от остальных акционеров продажи акций по такой же цене.

Если бы этот план удался, то "Ренова" стала бы контрольным акционером "ВСМПО-Ависма". Но г-н Брешт и Тетюхин нашли 148 млн. долл. и выкупили акции у "Реновы", а затем перепродали их нескольким портфельным инвесторам и инвестфондам. Понятно, что г-н Вексельберг в итоге сильно проделывил и попытался аннулировать сделку. Будет ли он продолжать судебные тяжбы (которые, кстати, многим экспертам казались абсолютно бесперспективными) после того, как "Рособоронэкспорт" стал претендовать на "ВСМПО-Ависма", неизвестно.

Нынешние основные акционеры титановой корпорации весьма успешно развивали бизнес и интегрировались в мировой рынок. Они сумели получить максимально выгодные контракты от мировых авиастроителей, в том числе по готовой продукции, и наладить на предприятиях необходимые для этого стадии передела. После выкупа акций у "Реновы" компания рассчитывала разместить свои акции на зарубежных биржах уже в этом году и на привлеченные средства расширить производство титановой губки. Но агрессивная стратегия "Реновы" помешала этим планам.

"ВСМПО-Ависма" собиралась выйти и на рынок оборонных заказов США, что, кстати, могло заинтересовать российское государство. Однако если у частной титановой корпорации был шанс получить оборонные заказы американского военного авиапрома, то у подконтрольной государству - вряд ли.

Впрочем, видимо, это далеко не первостепенный вопрос для "Рособоронэкспорта" - он намерен использовать "ВСМПО-Ависма" для развития российского авиапрома, в том числе военного. Были даже предположения, что в итоге производителя титана планируется включить в создаваемую государством Объединенную авиационную корпорацию.

*Дмитрий АНДРЕЕВ
Анна ЛАНДЕР*

*источник: газета "Бизнес"
20.03.06*

ВСМПО ОПЯТЬ ПОД УДАРОМ

Генпрокуратура арестовала 0,05% акций корпорации.

"ВСМПО-Ависма" стала второй после ЮКОСа, чьи акции оказались под арестом в рамках дела Михаила Ходорковского и Платона Лебедева. Пока Генпрокуратура арестовала лишь 0,05% акций корпорации. Но вряд ли на этом остановится, полагают эксперты. Ведь 12 лет назад Group Menater получила от государства 10%-ный пакет "Ависмы".

"ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире производитель титана. Консолидированная выручка за 2005 г., по предварительным данным, \$746,4 млн., EBITDA - \$317,3 млн., чистая прибыль - \$228,48 млн. По 30% акций контролируют председатель совета директоров компании Вячеслав Брешт и гендиректор Владислав Тетюхин. В августе "Ренова" продала им еще 13,4% акций, а сейчас в судах пытается оспорить сделку.

Почти год назад Генпрокуратура начала проверку всех покупок Group Menater в рамках уголовного дела о хищении акций "Апатита". На "ВСМПО-Ависму" следователи пришли в декабре. Они искали доказательства тому, что Menater получил акции "Ависмы" мошенническим путем. Кроме того, следователи проверяли, не сохранила ли "ВСМПО-Ависма" прежних трейдеров и сбытовые схемы, которыми пользовался Menater. Завершена ли проверка, в Генпрокуратуре не комментируют. Но к решительным действиям, как оказалось, это ведомство уже перешло. Как рассказал "Ведомостям" Брешт, в рамках расследования дела Menater прокуратура добились в суде ареста около 0,05% акций "ВСМПО-Ависмы". Судебное решение вынесено 28 февраля, реестродержатель - Центральный московский депозитарий - исполнил его 1 марта, уточняет начальник правового управления "ВСМПО-Ависмы" Артем Кисличенко.

Арестованным оказался пакет, который принадлежит 100%-ной "дочке" компании - "Авитранс", говорят оба собеседника "Ведомостей". Почему именно эти акции заинтересовали прокуроров, они объяснить не смогли. В Генпрокуратуре от комментариев отказались. Пять лет назад "Авитранс" владела намного большим пакетом "Ависмы" - 8,2%, следует из ее отчетности. Так что арест 0,05% акций лишь первый шаг, уверен партнер юрфирмы "Вегас-Лекс" Альберт Еганян. Menater стал акционером "Ависмы"

в 1994 г., получив этот пакет от государства на инвестиционном конкурсе в обмен на обещание инвестировать в компанию \$36 млн. Обязательств группа не выполнила, и в 1999 г. РФФИ через суд попытался вернуть свою долю в "Ависме". Но к тому моменту Menater уже успел нарастить свой пакет до 60% и продать его австрийскому банку Kreditanstalt. Тот вскоре обменял акции "Ависмы" на 30% ВСМПО. А новое приобретение в 1998 г. продал сегодняшним акционерам корпорации - Брешту и Тетюхину. В 2004 г. "Ависма" вообще перестала существовать как отдельное юридическое лицо, объединившись с ВСМПО в "Корпорацию ВСМПО-Ависма".

Впрочем, Генпрокуратура это вряд ли остановит, считает Еганян, несмотря на то что после Menater бумаги "Ависмы" прошли с десяток владельцев.

С прошлого года неприятности сыплются на ВСМПО одна за другой. В октябре "Ренова" добилась ареста 73,4%-ного пакета корпорации из-за неудавшейся сделки с ее основными владельцами. Через месяц стало известно еще об одной судебной атаке. На сей раз со стороны экологов, которые потребовали от "Ависмы" \$700 млн. за загрязнение окружающей среды в городе Березники. Затем в корпорации началась внеплановая налоговая проверка за 2003-2004 гг. А под конец года о своем интересе к ВСМПО объявил ее акционерам ФГУП "Рособоронэкспорт".

У совладельцев корпорации сложился целый пул противников, замечает аналитик "Метрополя" Денис Нуштаев. И наилучший для них исход дела - мирно договориться о продаже своих акций "Рособоронэкспорту", полагает он. Тем более что даже новости об аресте акций вряд ли скажутся на стоимости ВСМПО, поскольку недавно компания опубликовала отличную финансовую отчетность - ее выручка в 2005 г. выросла на треть, а чистая прибыль удвоилась. Так что пока инвесторы благосклонны к бумагам корпорации, заключает Нуштаев. Вчера капитализация "ВСМПО-Ависмы" в РТС составила \$2,2 млрд., увеличившись за последний месяц на 40%.

Елена МАЗНЕВА
Юлия ФЕДОРИНОВА

источник: газета "Ведомости"
03.03.06

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **93**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

РОССЕЛЬ – ТЕТЮХИНУ: НЕ ТЯНИ, ПРОДАВАЙ, ПО ЦЕНЕ ТЕБЯ НЕ ОБИДЯТ

Свердловский губернатор Эдуард Россель поддержал продажу корпорации "ВСМПО-Ависма" "Рособоронэкспорту". Как стало известно "URA.Ru", глава региона посоветовал гендиректору ВСМПО Владиславу Тетюхину поскорее продать свои акции государству. Аналитики оценивают суммарный пакет (60%) в 2 млрд. долл., но получить на руки Тетюхин и его коллега Брешт смогут только по 120–150 млн. долл. Куда уйдут остальные средства, что именно сказал Россель своему старому другу, как выкрутятся из этой истории "Ренова", также претендующая на ВСМПО – в материале нашего агентства.

Продажа крупнейшего мирового производителя титана - корпорации "ВСМПО-Ависма" - стала реальностью. На прошлой неделе факт проведения переговоров о продаже подтвердили сначала председатель совета директоров ВСМПО Вячеслав Брешт, а затем и генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov. Последний заявил, что его компания интересуется пакетом корпорации, не меньше 25%. Реально же речь идет о 60%, которые принадлежат в настоящий момент гендиректору корпорации Вячеславу Тетюхину и господину Брешту.

Как стало известно "URA.Ru", на прошлой неделе состоялась встреча губернатора Свердловской области Эдуарда Росселя и господина Тетюхина. Два старых друга (а глава региона и бизнесмен поддерживают приятельские отношения уже несколько десятилетий) обсудили будущее корпорации. Источник нашего агентства в администрации губернатора рассказал некоторые детали состоявшегося разговора.

"Эдуард Эргартович спросил у Тетюхина, что происходит с ВСМПО. Тот объяснил, рассказал про переговоры и идет с конца прошлого года. Их ведет Брешт. То с Алешиним (глава Федерального агентства по промышленности), то с Чemezovым. Назвал сумму, которую предлагают за их пакеты. Я ее озвучивать не буду. Спросил, что думает об этом Эдуард Эргартович. Губернатор ответил: "Не тяни. Продавай. Нищим не будешь, по цене тебя не обидят. Абрамович же продал и живет нормально". Тетюхин с таким подходом согласился".

Исходя из оценки нынешней стоимости акций ВСМПО-Ависма, пакет Брешта и Тетюхина стоит порядка 1,4 млрд. долл. По информации сотрудника одной инвесткомпании, просившего не называть его имени, сначала переговоры между "Рособоронэкспортом" и менеджментом корпорации шли о сумме 1 млрд. долл. Потом на рынке начался рост цен на акции титанового лидера, и речь зашла уже о 2 млрд. долл.

"Рост был явно искусственный. Так обычно растут акции, которые переключаются из правой руки в левую, специально повышая цену, - говорит собеседник "URA.Ru". - И делали это совсем не Брешт с Тетюхиным. Есть все основания полагать, что они не полу-

чат даже миллиарда. Максимум на что им можно рассчитывать - по 150-180 млн. долл. в руки. Остальное придется вернуть менеджменту "Рособоронэкспорта". Таковы правила. Также было и с Абрамовичем. Он официально продал "Сибнефть" за 13 млрд. долл., но получил-то максимум 2-3 млрд."

Кстати, именно стоимость пакета может стать главной причиной затягивания сделки. Уже четыре месяца акционеры и "Рособоронэкспорт" согласовывают цену, и никак не могут прийти к единому мнению. Прогнозов того, как скоро они смогут договориться о суммах, не дает никто из участников рынка.

И эта неопределенность играет на руку еще одному игроку - компании "Ренова". Ее акционеры (прежде всего Виктор Вексельберг) заинтересовались корпорацией еще в 2003 г. За несколько месяцев "Ренове" удалось приобрести 13% акций корпорации и заставить ее менеджмент серьезно понервничать. Настолько сильно, что прошлой весной губернатор Эдуард Россель обращался в "Ренову" с предложением сесть за стол переговоров и договориться о мирном решении проблемы. Тогда москвичи посоветовали свердловскому лидеру не влезать в "спор хозяйствующих субъектов", и использовав механизм "русской рулетки" попытались получить контроль над всей корпорацией. Не получилось. Более того, менеджмент ВСМПО нашел средства и выкупил акции "Реновы".

По версии представителей компании Виктора Вексельберга сделано это было незаконно. Сейчас "Ренова" готовится к двум судебным процессам, в которых намерена доказать: акции были куплены незаконно и теперь вся корпорация должна находиться в собственности структур господина Вексельберга. Правда, при наличии доказательной базы, "Ренова" не имеет достаточного количества времени для получения нужного решения. Дело в том, что первый суд в Лондоне пройдет только в августе. Суд по второму иску, на который особенно рассчитывают в команде Виктора Вексельберга, состоится не раньше января.

Источник в "Ренове" говорит, что если до этого времени сделка менеджмента с "Рособоронэкспортом" не состоится, то после судов договариваться государству нужно будет уже не с Тетюхиным и Брештом, а - с Вексельбергом. Последний, как известно, изначально выступал за союз с государством в обмен на 15% акций в любом холдинге, куда включат ВСМПО. Если же сделка состоится, то судиться "Ренова" будет с "Ренессанс Капиталом", чье руководство помогло менеджерам ВСМПО выкупить акции и не дало "Ренове" получить контроль над корпорацией в прошлом году. Правда, это будет менее интересный процесс, чем спор с господами Брештом и Тетюхиным.

Михаил Вьюгин

*источник: ИА "Ура.Ru"
21.03.06*

"ТУПОЛЕВ": ПОЯВИЛСЯ СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ

"В нашей стране в перестроечные годы больше всего пострадало самолетостроение, особенно гражданское. Но я, как гражданин и как руководитель республики, где находятся огромные авиастроительные мощности, не мог мириться с таким положением дел. И, насколько возможно, Татарстан всегда поддерживал эту отрасль", - сказал Президент Минтимер Шаймиев на прошедшей во вторник в Казанском Кремле встрече с представителями Фонда поддержки развития авиации и космонавтики имени летчика-космонавта СССР Германа Титова. Стороны обсудили очень важный для экономики республики вопрос - организацию серийного выпуска на Казанском авиационном производственном объединении имени Горбунова регионального самолета Ту-334.

В состав делегации, посетившей Казань, вошли председатель правления фонда - дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Павел Попович, генеральный секретарь Евразийского экономического сообщества, председатель попечительского совета фонда Григорий Рапота, генеральный директор НИИ экономики авиационной промышленности академик Александр Исаев, главный конструктор лайнера Ту-334 Игорь Калыгин, а также зарубежные консультанты фонда - экономисты и финансисты из США. Глава республики, приветствуя гостей, высоко оценил их вклад в развитие отечественного самолетостроения. "Мир стал открытым, - сказал он. - Появилась возможность вместе обсуждать конкретные проекты даже в такой сфере, как авиация. И это большое достижение нашего времени".

Минтимер Шаймиев отметил, что Татарстан является не только нефтяной, но и авиастроительной республикой. Со ступеней КАПО выходили бомбардировщики Ту-160 и Ту-22М3 - знаменитые "Блэкджек" и "Бэкфайер". Сегодня объединение производит вполне мирный среднемагистральный Ту-214. Модификации казанского лайнера Ил-62 многие годы остаются востребованными на российском и международном рынках. Летательные аппараты Казанского вертолетного завода сегодня являются вполне конкурентоспособными, на других предприятиях выпускаются моторы, электротехника, приборы авиационного назначения.

"Наша держава умеет делать хорошие военные и гражданские самолеты. И в данном отношении раньше была одной из ведущих стран, - констатировал Президент. - Но если Россия и дальше не будет поддерживать отечественное самолетостроение, она потеряет истоки технического прогресса. Ведь эта отрасль требует интеллектуального труда, передовых достижений в области науки и техники, которые тянут за собой весь прогресс".

Так почему же в настоящее время российские авиакомпании не спешат покупать отечественные самолеты? Первый вице-премьер - министр экономики и промышленности РТ Борис Павлов объяснил это бедностью наших авиаперевозчиков. Им проще приобрести бывшие в употреблении и имеющие определенный износ, а значит, и низкие цены Boeing. Хотя, к примеру, новый лайнер Ту-214 дешевле нового Boeing, а по техническим характеристикам ничуть не уступает ему. В свое время, чтобы обеспечить заказ на производство казанского "Туполева" и его реализацию, была создана финансово-лизинговая компания, которая сейчас тоже испытывает денежные трудности.

Сегодня стоит задача - наладить серийное производство ближнемагистрального самолета Ту-334 и его модификаций на КАПО, для чего опять-таки нужны средства. Руководители и зарубежные консультанты фонда встретились с главой республики, чтобы озвучить ряд предложений от потенциальных инвесторов, в том числе иностранных. Предполагается создание холдинговой компании, призванной организовать финансирование "туполевского" проекта. Одним из ее учредителей готов выступить Фонд поддержки развития авиации и космонавтики, образованный в 2001 году друзьями и коллегами космонавта №2 Германа Титова.

По словам Павла Поповича, сам фонд - организация некоммерческая, поэтому собственной казны не имеет. Однако его участники, используя свой авторитет, привлекают средства инвесторов под конкретные российские программы, направленные на развитие отечественной авиации и космонавтики. "В данном случае мы нашли общий язык с американскими партнерами, которых после долгих переговоров привезли сюда, чтобы они на месте встретились с конструкторами и производителями авиационной техники, - сообщил Павел Попович. - И уже начался деловой разговор о том, как быстрее приступить к масштабному производству самолета Ту-334".

В беседе с корреспондентом "РТ" советник Премьер-министра республики по вопросам оборонной промышленности и машиностроению Назир Киреев сказал, что две такие машины на КАПО уже собраны и прошли все необходимые испытания. Вскоре заводчане приступят к сборке третьей. Потребность в региональных самолетах у авиаперевозчиков велика, поэтому проблем с их реализацией возникнуть не должно. Главное - решить финансовый вопрос...

В совещании с татарстанской стороны также приняли участие государственный советник при Президенте по социально-экономическим вопросам Марат Сафиуллин и генеральный директор КАПО имени Горбунова Наиль Хайруллин.

Ирина ДЕМИНА

*источник: газета "Республика Татарстан"
10.03.06*

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ЗАКРОЮТ?

В течение ближайших нескольких дней прокуратура может снять арест с акций этой компании.

По мнению представителей Национальной резервной корпорации (НРК), прокуратура продолжает незаконно затягивать арест акций компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). В распоряжение RBC daily оказался текст ходатайства за номером 107/01 об отмене постановления Басманного районного суда от 25 июля 2005 г. о наложении ареста на имущество ИФК, отправленного 20 февраля 2006 г. гендиректором НРК Анатолием Данилицким. В письме говорится, что "основания для дальнейшего преследования в рамках уголовного дела, в ходе расследования которого был наложен арест на ценные бумаги, на сегодняшний день отсутствуют, что исключает производство дальнейших следственных действий по этому уголовному делу, включая наложенный арест". По мнению юристов НРК, формальных причин для нахождения акций под арестом уже нет, и в ближайшее время ожидается отмена данного решения прокуратуры. Если ситуация с акциями не изменится, не исключено, что НРК будет рассматривать вопрос взыскания с прокуратуры финансового ущерба. Однако, скорее всего, взыскивать его будет уже не для кого, так как глава Роспрома Борис Алешин уже озвучил планы госорганов по выводу "Ильюшин Финанс" из авиационного бизнеса.

Лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" была создана российским правительством в 1999 г. Основной вид деятельности ИФК - лизинг самолетов отечественного производства. Компания зарегистрирована в Воронеже, 36% ее акций контролирует НРК, 38% находится в собственности государства, 16% принадлежит Внешэкономбанку. Как сообщалось ранее, уголовное дело в отношении главы ИФК Александра Рубцова было инициировано в апреле 2005 г. по статье 201 УК РФ часть 1 "Превышение должностных полномочий". Спустя 3 месяца после возбуждения этого уголовного дела последовал арест пакета акций компании, принадлежащих частным инвесторам (всего под арест подпали свыше 50% акций). Прокуратура считает, что руководство ИФК из 2,5 млрд. руб., выделенных из федерального бюджета в 2002-2003 гг. на оплату госдоли в уставном капитале компании, внесло в него только 212 тыс. руб., а остальные средства были учтены на балансе компании по статье "Добавочный капитал".

В конце прошлого года, 12 декабря, Левобережный райсуд признал, что решение об этой сделке принималось коллегиально с участием представителей государства (кассационное определение Воронежского левобережного райсуда имеется в распоряжении RBC daily). Суд признал, что уголовное дело было возбуждено незаконно. Было принято решение "обязать генерального прокурора РФ поручить избранному им подчиненному прокурору в рамках его компетенции устранить допущенное нарушение путем отмены указанного постановления". Выводы, сделанные Левобережным судом, были подтверждены решением Высшего арбитражного суда РФ от 19 декабря 2005 г., по которому процедура приобретения государством акций лизинговой компании ИФК по

рыночной цене была признана законной. А уже в этом году, 16 февраля, Воронежский областной суд отклонил представление облпрокуратуры и признал необоснованным возбуждение уголовного дела в отношении Александра Рубцова.

Это дало право НРК ходатайствовать об отмене ареста акций ИФК. "Основания для дальнейшего уголовного преследования в рамках уголовного дела, в ходе расследования которого был наложен арест на ценные бумаги, на сегодняшний день отсутствуют, что исключает производство дальнейших следственных действий по этому уголовному делу, включая наложенный арест", - говорится в письме гендиректора НРК Анатолия Данилицкого. Как следует из текста письма, также оказавшегося в распоряжении RBC daily, арест был наложен не только на акции Александра Рубцова, гендиректора ИФК, НРБ, НРК, но и на 17,3 тыс. акций Внешэкономбанка и Авиационного комплекса имени Ильюшина (3,3 тыс. штук).

В настоящее время НРК ждет действий прокуратуры по снятию ареста с акций, прокомментировала ситуацию RBC daily юрист НРК Светлана Градобоева. Несмотря на то что решение суда вступает в силу сразу после его оглашения, юристы объясняют затягивание процесса с принятием прокуратурой соответствующего решения тем, что заседание кассационной инстанции суда было принято 16 февраля. Документ, содержащий решение кассации, по закону должен быть сформирован в течение 5 дней, еще некоторое время дается на пересылку документов. Для того чтобы прокуратура приняла решение, надо иметь документальные основания. Как говорят в НРК (и это не скрывал депутат и совладелец ИФК Александр Лебедев), если ответ на их запрос не будет получен, компания будет добиваться в суде снятия ареста с акций ИФК. "Это наше право акционеров, но убытки сложно доказуемы", - отметили в НРК. Обсуждать текст своего письма с RBC daily гендиректор НРК Анатолий Данилицкий не стал.

Впрочем, не исключено, что после снятия ареста акции ИФК уже будут представлять собой совсем другой актив, нежели до начала следственных действий. Дело в том, что в начале февраля глава Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин рассказал журналистам об отсутствии необходимости в ИФК как таковой. "ОАК [Объединенная авиационная корпорация] нецелесообразно иметь две лизинговые компании - логично, чтобы одна из них стала подразделением гражданской авиации, - сказал Борис Алешин. - Учитывая небольшой объем заказов и проблемы с акциями, логичнее всего сменить сферу деятельности именно ИФК. Заместитель Алешина, начальник управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности Евгений Горбунов подтвердил RBC daily, что планы в отношении ИФК у Роспрома как основоположника ОАК не изменились. "В подписанном указе президента о создании ОАК присутствует только одна лизинговая компания", - подчеркнул собеседник RBC daily.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
03.03.06*

ПРИЗЫВ К ПАРТНЕРСТВУ

Airbus предлагает российскому авиапрому работать вместе.

Президентский указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации подписан. Организационный период, продолжавшийся ровно год, закончен, однако впереди - сложная реальная работа по формированию интегрированной структуры, которая, по замыслу руководства страны, должна войти в пятерку крупнейших авиапроизводителей и в перспективе иметь ежегодную выручку в размере 8 млрд. долл. При практической реализации концепции ОАК важно не упустить все те достижения, которые российский авиапром сумел завоевать в минувшие 10-15 лет. В частности, необходимо учесть опыт компании "Сухой" как системного интегратора таких проектов, как ПАК ФА и RRJ. При этом должен быть сохранен сам бренд "Сухой", который символизирует собой один из центров научно-технической мысли и производственного потенциала авиационной отрасли.

Путь интеграции авиационной промышленности, на который только-только вступила Россия, давно уже пройден такими мировыми лидерами отрасли, как компании Airbus и Boeing. Не удивительно, что, выступая на пресс-конференции, проведенной 21 февраля, старший вице-президент европейского консорциума Airbus по стратегическому развитию и кооперации Аксель Крайн полностью поддержал идею создания ОАК в России. Как отметил Аксель Крайн, Airbus уже прошел этот путь в общеевропейском масштабе и именно за счет объединения сохраняет за собой лидирующие позиции на рынке гражданской авиации. Как сообщил вице-президент компании, в 2005 г. Airbus поставил заказчикам 378 самолетов, что позволило достигнуть годового оборота в 22,3 млрд. евро и превысить намеченный уровень доходности на 10%. Портфель заказов Airbus по состоянию на конец 2005 г. составлял 220,3 млрд. долл. Из производственных достижений Airbus в прошлом году можно отметить запуск программы по производству нового дальнемагистрального самолета А350 и начало летных испытаний гиганта А380. Аксель Крайн отметил также, что в России компании будет удобнее сотрудничать с ОАК, чем с целым рядом независимых производителей авиатехники. А планы сотрудничества с российскими предприятиями у Airbus довольно обширные. В правительство РФ внесено предложение о перспективном сотрудничестве между Airbus и российским авиапромом. Общий оборот совместных программ, обозначенных в этом предложении, может достигнуть 25 млрд. долл. на протяжении всего их жизненного цикла. В рамках этого предложения предусматривается кооперация российской и европейской промышленности по трем основным направлениям. Это широкое российское участие (до 3-5%) в конструкторских и производственных работах по новому самолету А350, партнерство в программе переоборудования узкофюзеляжных пассажирских самолетов в грузовые и широкомаштабное участие России в создании самолетов нового поколения. Последнее направление деятельности, по представлению высшего менеджмента Airbus, наиболее выгодное - оно может принести нашей стране до 20 млрд. долл. Участие в рабо-

тах по созданию А350 даст России 3 млрд., а программа по переоборудованию пассажирских самолетов в транспортные оценена в 2 млрд. долл. Если о подробностях совместных программ создания лайнеров следующего поколения говорить пока рано, хотя оно подразумевает полномасштабное партнерство России с европейским консорциумом, то особенности двух других перспективных направлений сотрудничества России с Airbus были озвучены Акселем Крайном. По его словам, в работах по переделке узкофюзеляжных пассажирских самолетов в грузовые Россия будет участвовать в соотношении 50 на 50 - от разработки концепции и проектирования новых элементов конструкции до их производства и обслуживания. Будущее партнерство по созданию дальнемагистральных лайнеров средней вместимости А350 предполагает, что в России будут осуществляться разработка, производство и послепродажное обслуживание целого ряда элементов нового самолета. В соответствии с планом Airbus, российскими в А350 могут стать штамповки силовых элементов пилона двигателя, силовой набор задней кромки крыла, нервюры крыла, направляющие и каретки закрылков, компоненты шасси и силовой набор отсека шасси, силовая конструкция пола.

Стоит напомнить, что первый контракт на производство компонентов для своих самолетов в России Airbus подписал в декабре 2003 г. с Нижегородским авиазаводом "Сокол". В декабре 2004 г. пакеты заказов на изготовление узлов для самолетов семейства А320 были размещены в НПК "Иркут". Стоимость этого контракта, рассчитанного на 10 лет, составляет 200 млн. долл. В декабре 2005 г. Airbus разместил дополнительные заказы на компоненты для самолетов семейств А320, А330/А340 и А380 в корпорации "Иркут" и на Воронежском авиастроительном объединении. А самым первым направлением сотрудничества европейского консорциума с российскими предприятиями была закупка материалов. Оно успешно развивается и сейчас. За последние годы номенклатура поставляемых российских материалов значительно изменилась. Если вначале закупались только необработанные материалы, то теперь из России поставляются также и полуфабрикаты более высокой стоимости. На сегодняшний день Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение стало основным поставщиком титанового круглого и плоского проката для Airbus, обеспечивая более половины потребности компании в титане. В сентябре 2004 г. с группой компаний СУАЛ был подписан меморандум о взаимопонимании по будущим поставкам широкой номенклатуры алюминиевых материалов.

ВСМПО, СУАЛ, НПО "Иркут" и ВАСО в ближайшей перспективе будут основными партнерами Airbus в России. Но, как заявил Аксель Крайн, "мы открыты для сотрудничества для всех, кто в этом заинтересован в России, включая "Авиастар", казанские авиапредприятия и других партнеров".

Илья КЕДРОВ

*источник: газета "ВПК"
02.03.06*

ДОВОЛЬНО ТОПИТЬ АССИГНАЦИЯМИ

Эта зима с ее тридцатиградусными морозами стала нелегким испытанием для энергетиков. Системы тепло- и электроснабжения выдержали, но "страшилки" в СМИ о возможном погружении наших домов во мрак и холод, казалось, вот-вот станут реальностью.

Жизнь на грани энергоколлапса - это, может быть, и чересчур сильное определение, но одно можно сказать точно: не все в порядке у нас в регионе и в стране в целом с обеспечением теплом и светом. О том, что могут предложить для решения этой проблемы отечественные машиностроители, нам рассказывает Олег Владимирович Брындин, директор по наземным промышленным программам одного из крупнейших предприятий области - НПО "Сатурн".

Десятилетиями деятельность рыбинских моторостроителей была связана с авиацией. И сегодня открытое акционерное общество НПО "Сатурн" занимает лидирующее место в России в производстве газотурбинных двигателей для гражданской и военной авиации. Во всем мире производители авиационных двигателей трансформируют авиационные технологии в наземные, создавая энергетические установки для производства тепловой и электрической энергии и перекачки газа. НПО "Сатурн" не стало исключением, хотя и вышло на этот рынок недавно - около семи лет назад, но уже в 2006 году доля наземных программ в общей структуре бизнеса компании составляет около 30%. Основные заказчики энергетического оборудования "Сатурна" - ОАО "Газпром", РАО "ЕЭС России", муниципальные образования, промышленные предприятия, нефтегазовые компании.

Сегодня хотелось бы отдельно остановиться на программе НПО "Сатурн" по производству энергоустановок малой и средней мощности и строительству электростанций "под ключ", так как это то, что ближе всего к потребителю. Именно это энергетическое оборудование может стать основой для серьезной модернизации энергетического хозяйства конкретного поселка, города, промышленного предприятия.

Если говорить о муниципальных образованиях, то у них благодаря таким энергокомплексам (например, собственной электростанции) появляется инструмент для регулирования коммунальных тарифов. В квитанциях на оплату электроэнергии населением сегодня указана цифра 1 рубль 28 копеек за 1 кВт потребляемой электроэнергии. Это прямо свидетельствует об огромных затратах на ее производство на устаревшем морально и физически оборудовании с низким КПД. Себестоимость 1 киловатта электроэнергии при строительстве электростанции "под ключ" с учетом всех затрат - от 34 до 42 копеек. Она варьируется в зависимости от необходимости подвода газа с высоким давлением, для чего требуется провести трубопровод от магистрального газопровода или смонтировать дожимную компрессорную станцию для обеспечения нужного давления газа. На территории НПО "Сатурн" работает газотурбинная электростанция без дожимной компрессорной станции, поэтому себестоимость 1 кВт электроэнергии получается 27 копеек.

На мой взгляд, показателен пример эксплуатации муниципальной газотурбинной электростанции НПО "Сатурн" мощностью 12 МВт в Нарьян-Маре. Она полностью обеспечивает город по теплу и электроснабжению. Электростанция была построена "под ключ" в течение 10 месяцев четыре года назад. Раньше жизнь заполярного города полностью зависела от подвоза дизельного топлива на баржах по Баренцеву морю. Сейчас там забыли о перебоях с теплом.

Четыре такие же типовые ГТЭС-12 включены правительством Москвы в программу энергообеспечения города. Две из них уже запущены в эксплуатацию: ГТЭС-12 в Пинягине обеспечивает электроэнергией столичный микрорайон Марьино с 60-тысячным населением, электростанция в Курьянове обеспечивает микрорайон Митино, где проживает столько жителей, как в районном центре вроде Переславля или Углича. Третья газотурбинная электростанция в подмосковном Зеленограде выведена на этап пусконаладочных работ. Мэр Москвы Юрий Лужков на сессии в Курьянове по нашим энергообъектам, введенным в столице, высказался следующим образом: "Действительно, хватит топить ассигнациями топки, которые вырабатывают электрическую энергию". Он высоко оценил положительный опыт эксплуатации эффективного замещающего энергоисточника, который не жжет тупо мазут, а значит, и ассигнации, но помимо тепла дополнительно вырабатывает электричество.

Другой пример - введенное нами в эксплуатацию энергетическое оборудование в Дорогобуже (Смоленская область). В этом небольшом городе тарифы на теплоэнергию от существующего там теплоузла были подняты настолько, что потребители отказались ее потреблять - слишком дорого. Вопрос ставился ребром: либо закрыть ТЭЦ, либо модернизировать ее. Проблема была решена благодаря малой энергетике - надстройке, оснащенной газотурбинной установкой мощностью 12 МВт. Благодаря модернизации ТЭЦ себестоимость тепловой энергии снизилась в 4 раза, а электрической - в 3 раза. Соответственно, энергетики получили возможность зарабатывать деньги, возвращать вложенные инвестиции и, самое главное, сохранять потребителей. В России не менее 5500 городов, и в каждом городе в зависимости от его величины от одной до пяти-шести таких ТЭЦ. Исходя из этого, в РАО "ЕЭС России" рассматривают разные варианты оптимизации расходов на производство тепловой и электрической энергии. У нас сегодня есть программа точечного использования энергетических объектов для снятия проблем, связанных с повышением тарифов для населения.

Если говорить в целом, то уже сейчас оборудование "Сатурна" стало основой для создания новых ГТЭС не только, как мы уже сказали, в Москве, Нарьян-Маре и Дорогобуже, но и в Сургуте, Московской, Ивановской, Волгоградской, Вологодской областях, в Республике Коми и др.

В этом плане довольно удивителен тот факт, что в Ярославской области "Сатурн", реализовавший за короткое время ряд проектов в самых разных уголках страны, еще не нашел себе заказчиков, которыми в таком случае традиционно становятся муниципальные и областная администрации. Именно при поддержке областных структур возможна реализация

программы комплексного введения новых энергогенерирующих мощностей по всей Ярославской области. В нашей области нет ни одного муниципального образования, которое могло бы похвастаться безукоризненной работой и состоянием систем ЖКХ, основой которых являются именно системы тепло- и электроснабжения.

Энергетические станции могут быть спроектированы как отдельные объекты (например, в районе новостроек) или в качестве надстройки к действующим ТЭЦ. Последний вариант предполагает использовать часть теплообменного оборудования существующих ТЭЦ, сокращая стоимость строительства. Электрическая мощность электростанций может быть в диапазоне 12 - 64 МВт, а тепловая - 14 - 152 Гкал.

Причем себестоимость производства тепловой и электрической энергии на теплоэлектростанциях "Сатурна" в два-три раза меньше, чем на ФОРЭМ или же на ТЭЦ старого образца.

Реализация программы модернизации энергетического комплекса Ярославской области позволила бы, во-первых, ликвидировать имеющийся в области энергодефицит, во-вторых, это стало бы серьезным импульсом для развития экономики и повышения уровня жизни в регионе.

Александр СЫСОВ

источник:

*газета "Золотое Кольцо (Ярославль)"
05.03.06*

"ОБОРОНПРОМ" ВЗЯЛ ПРИЦЕЛ НА "РОСТВЕРТОЛ"

Как стало известно "Ъ", холдинг "Оборонпром" намерен в этом году стать владельцем блокирующего пакета ОАО "Роствертол", а еще через год нарастить объем пакета до уровня контрольного.

Часть пакета холдинг собирается получить в результате выкупа допэмиссии акций вертолетного завода до конца второго квартала этого года. Оставшуюся долю, холдинг намерен выкупить у менеджмента "Роствертола", который является основным акционером предприятия. По данным "Ъ", руководство "Роствертола" настороженно относится к идее интеграции в вертолетный холдинг, поэтому переговоры с "Оборонпромом" могут затянуться.

В "Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром" "Ъ" сообщили, что в текущем году холдинг намерен приобрести блокирующий пакет акций ОАО "Роствертол", а на 2007 год запланировано довести объем принадлежащего холдингу пакета до контрольного. По словам гендиректора "Оборонпрома" Дениса Мантурова, соответствующая договоренность с ростовским предприятием уже достигнута. Пресс-секретарь холдинга Илья Якушев уточнил, что "Оборонпром" намерен выкупить допэмиссию акций "Роствертола" до конца второго квартала этого года. Параметры возможной сделки господин Якушев раскрывать не стал, отметив, что объем допэмиссии будет достаточен для того, чтобы "Оборонпром" мог стать владельцем блокпакета. Кроме того, по словам пресс-секретаря "Оборонпрома", холдингу будет передан принадлежащий государству 3,73% пакет акций "Роствертола". Довести собственный пакет до объема контрольного в "Оборонпроме" намерены за счет выкупа пакетов акций у нынешних частных владельцев. "Оборонпром" будет продолжать вести переговоры с менеджерами предприятия, которые являются его основными акционерами", - пояснил стратегию холдинга господин Якушев.

На "Роствертоле" отказались комментировать заявление главы "Оборонпрома", отметив, что официальное решение о проведении допэмиссии акций предприятия еще не принято. "Пока намерение провести допэмиссию является не более чем слухом", - отметил источник в дирекции предприятия.

По данным "Ъ", 57% акций ОАО "Роствертол" находятся во владении менеджмента завода. В 2005 после проведения допэмиссии году государству был продан символический 3,73% пакет акций ОАО. Более 11% акций ранее принадлежали банку "Российский кредит", однако затем были проданы анонимной коммерческой структуре. Оставшийся объем акций, по информации "Ъ", контролируется несколькими ООО, аффилированными с менеджментом вертолетного завода.

Впервые речь о включении "Роствертола" в вертолетный холдинг, который создается под крышей "Оборонпрома" зашла в конце 2004 года, когда президентом РФ был подписан указ об объединении производителей вертолетов марки "Миль". Предполагалось, что структура холдинга должна была сформироваться к середине лета 2005 года. Однако, по информации "Ъ", "Оборонпром" столкнулся со сложностями при переговорах о вхождении в холдинг "Роствертола" и "Казанского вертолетного завода". В случае с "Роствертолом" ситуация усугублялась тем, что ростовский завод является единственным предприятием "милевского куста", где преобладают частные акционеры. По словам источника, близкого к руководству "Рособоронэкспорта", сложности во взаимоотношениях "Оборонпрома" и "Роствертола" связаны с настороженным отношением к идее интеграции со стороны менеджмента и акционеров вертолетного завода. "Как и руководители любых самостоятельных структур, менеджеры "Роствертола" опасаются потерять контроль над предприятием", - пояснил источник. Однако по его словам, руководство "Роствертола" будет вынуждено пойти навстречу "Оборонпрому", поскольку "значительную часть доходов завод получает за счет заказов "Рособоронэкспорта". При этом, как уточнил источник, "Оборонпром" будет пытаться в первую очередь выкупить крупные пакеты акций завода, вроде того, что ранее принадлежал "Русскому кредиту".

Сергей СУРЖЕНКО

источник:

*газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
05.03.06*

БОРИС АЛЕШИН: "С ДИРЕКТОРАМИ, КОТОРЫЕ НЕ КОНТРОЛИРУЮТ ПРЕДПРИЯТИЕ, МЫ БУДЕМ РАССТАВАТЬСЯ"

Российские военные заводы стали объединяться в госхолдинги. Первыми по этому пути пошли авиапредприятия. На очереди – судостроители. Цели и механизм реструктуризации оборонно-промышленного комплекса (ОПК) в интервью корреспонденту "Газеты" Михаилу Сергееву разъяснил руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин.

- Предполагается, что объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), указ о которой в феврале подписал президент, будет получать основные доходы от продаж самолетов фронтовой авиации. Значит ли это, что ОАК будет управляться как часть оборонного комплекса?

- Действительно, в настоящее время доля фронтовой авиации в общем объеме продукции ОАК превышает 75%. ОАК, как и любая другая компания, производящая продукцию военного назначения, будет управляться по принципам и правилам, общим для всех предприятий ОПК. Объединенная авиастроительная корпорация создается в виде акционерного общества, следовательно, управление компанией будет вестись в соответствии с законом РФ "Об акционерных обществах" и другими законодательными и нормативными актами, регулирующими эту сферу.

Следует заметить, что концепция создания ОАК предусматривает концентрацию производства фронтовой авиации в отдельной бизнес-единице. Создание ОАК также предусматривает смешанное участие государственного и частного капитала в компании, для чего потребуются разработка некоторых новых регламентов и правил.

- Можно ли обеспечить эффективную производственную кооперацию в авиапроме и вообще в "оборонке" на основе экономических стимулов или для этого все же необходимы административные меры?

- Эффективная производственная и другая кооперация может основываться только на рыночных механизмах и быть экономически целесообразной. Иногда появление самого факта кооперации может быть инициировано административными мерами, например, в тех случаях, когда форма предприятий, такая как ФГУП, предусматривает прямое участие государства в управлении ими. Для авиационной промышленности целевая модель предусматривает создание системы кооперации, основанной на экономических механизмах. В то же время, в переходный период административные механизмы могут приме-

няться именно для внедрения экономических отношений.

- После завершения создания объединенной авиастроительной корпорации какие проекты создания холдингов в "оборонке" сегодня на повестке дня?

- В прошлую пятницу на конференции по проблемам судостроения в Москве обсуждались наши предложения по созданию нескольких концернов: по строительству надводных и подводных кораблей, по ремонту судов. Мы предлагаем объединить предприятия, где имеются государственные активы, и конструкторские бюро. А научной базе флота - Центральному научно-исследовательскому институту имени академика А.Н. Крылова придать особый статус. Цель создания судостроительных и судоремонтных холдингов - это консолидация всех государственных активов, которые есть в отрасли. Сегодня государственные пакеты акций разбросаны по разным предприятиям - и даже управляются по-разному. Где-то голосование госпакетом акций идет по директивам правительства, где-то - по указаниям Росимущества. Понятно, что такая распыленность активов и странная система их управлением не способствует эффективности. В том числе и не способствует эффективному выполнению контрактов по военно-техническому сотрудничеству (ВТС) и выполнению гособоронзаказа.

Кроме того, нынешнее положение втягивает предприятия в ненужное соперничество за государственные заказы и контракты по ВТС. При этом настоящая конкуренция в действительности невозможна - поскольку все управленческие решения принимаются государством - и оно же является собственником значительной доли активов предприятий.

- Какие предприятия будут выбраны в качестве базы для объединения в новые холдинги?

- Базой в холдинге надводного кораблестроения будут не предприятия, а госсобственность. Вообще мы не занимаемся структурной перестройкой или конструированием холдингов. Мы только создаем условия и обозначаем вектор движения.

У нас нет каких-либо категорических суждений. Дверь для обсуждения наших предложений не закрыта. Я готов выслушивать замечания и предложения в любых форматах. В частности, условия создания холдингов будут обсуждаться в ближайшие дни на межведомственной комиссии. Кроме того, планируется, что на заседании правительства 4 мая 2006 года программа реструктуризации частично будет вынесена на рассмотрение министерств и ведомств.

На сегодня при планировании работы мы исходим из очевидных соображений. Во-первых, консо-

лидация кораблестроительных предприятий - это мировая тенденция, которая имеет место, в частности, в континентальной Европе и Великобритании. Во-вторых, ни государство, ни контракты ВТС не смогут обеспечить загрузку тех избыточных производств, которые остались после советских времен. В связи с этим перед предприятиями сама жизнь поставила задачу избавления от избыточных или непрофильных активов.

- Вы не боитесь появления монополий в судостроении и неизбежного при этом необоснованного завышения цен?

- На мой взгляд, вопрос роста цен и роста издержек предприятий не связан с так называемым монополизмом головных предприятий, осуществляющих финишную сборку продукции. Настоящий монополизм появляется только тогда, когда в концерн пытаются упаковать не одни только головные сборочные предприятия, а буквально всех - включая и второй, и третий уровень кооперации.

В частности, в один из оборонных холдингов предлагается включить все предприятия, производящие и обрабатывающие специфические материалы - такие как, например, титанообрабатывающие производства. На мой взгляд, это неправильно. Да и невозможно с экономической точки зрения. Производство материалов или комплектующих отличается от выпуска готовых изделий военной техники - это совершенно другой бизнес.

Это раньше, в советское время, головное оборонное предприятие старалось обзавестись всей технологической цепочкой производства комплектующих и материалов для готового изделия - буквально от руды до готового продукта. Но сегодня такое невозможно.

Если же попытаться воспроизвести старые структуры, то мы неизбежно получим неконтролируемый рост цен. То же самое титановое производство в случае включения его в холдинг будет загружено только на 2-3%. И в этом случае цены на его продукцию будут заоблачными, поскольку будут включать все издержки, связанные с содержанием избыточных мощностей.

- Как предполагается решать вопрос банкротства оборонных предприятий? Ведь пока директора знают, что государство не даст заводу утонуть, неизбежно будут расти долги предприятий, а также цены на его продукцию.

- Проблема банкротства стратегически важных предприятий ОПК действительно очень сложная. Мы сейчас активно ищем пути ее решения. В этой работе

кроме Роспрома участвуют Федеральная налоговая служба, Минэкономразвития, Минпромэнерго, Росимущество. Надеюсь, что мы найдем разумное решение, которое будет включать, в том числе, и дополнительные возможности для санации предприятий.

- В качестве одного из способов борьбы с "накручиванием издержек" в оборонном комплексе предлагается фиксация цен на основные виды продукции...

- Зафиксировать цены для предприятий практически невозможно. Думаю, что это не очень разумное решение.

- Тогда для контроля ситуации в отрасли остается только режим ручного управления предприятиями. И оно фактически возложено на ваше агентство?

- Конечно.

- Были сообщения о производстве контрафактной продукции на территории режимных оборонных предприятий. Насколько эти факты заслуживают внимания? Или это просто отголоски межведомственных разногласий?

- Проблема действительно существует. И не только в области нелегального производства аудио-видео продукции. Проблема, на мой взгляд, шире. Дело в том, что целый ряд директоров государственных предприятий превратились в комендантов хозяйств. И эти директора не контролируют ситуацию на своих предприятиях. А раз не контролируют, то значит с ними надо будет расставаться.

- Критики неэффективности управления гособоронзаказом часто приводят сравнение России с другими странами. Например, у России и Индии сопоставимые оборонные бюджеты, но Индия закупает в десятки раз больше военной техники, чем Россия. Причем не у своих предприятий, а в рамках экспортных контрактов. Откуда такая разница?

- Каждая страна определяет потребность в закупке вооружения и военной техники, исходя из принятой военной доктрины и финансовых средств, выделяемых в оборонном бюджете на данные цели.

Из открытых источников можно сделать вывод, что финансовые средства, выделяемые Россией и Индией на закупку вооружения и военной техники примерно сопоставимы, однако структура этих закупок разная. Представляется целесообразным по вопросу разъяснения структуры закупок вооружения и военной техники Вооруженными силами России обратиться непосредственно в Минобороны.

Михаил СЕРГЕЕВ

источник: газета "Газета"
14.03.06

ДВИГАТЕЛИ 2006

IX МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН
11-15 апреля 2006, Москва, ВВЦ

подробности на стр. 47

ОАК – ПОСЛЕДНЯЯ АВИАНАДЕЖДА РОССИИ?

Интервью руководителя Уральского управления Государственного авиационного надзора ФНСТ Анатолия Телегина.

Президент России Владимир Путин подписал указ о создании ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", в уставном капитале которой государству будет принадлежать не менее 75% акций.

В состав корпорации войдут Казанское авиационное производственное объединение имени С.Горбунова, Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (которым предстоит преобразоваться в 100% государственные акционерные общества), а также Авиационная холдинговая компания "Сухой" (100% акций принадлежит государству), Авиационный комплекс имени С.Ильюшина (51%), Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.Гагарина (25,5%), Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (38%), Новосибирское авиационное производственное объединение имени В.Чкалова (25,5%) и "Туполев" (65,8%).

Приоритетными направлениями объединения станут разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники военного и гражданского назначения, а также внедрение новых технологий и разработок в области самолетостроения.

Структура Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) предполагает дивизионный принцип построения с выделением четырех направлений: "Боевая авиация", "Гражданская авиация", "Военно-транспортная и специальная авиация" и "Узлы и компоненты".

Объявленная цель объединения - вытаскать из пропасти отечественный гражданский авиапром и придать импульс развитию военного. Корпорации обещано щедрое государственное финансирование, взамен ожидается, что объединение авиастроителей позволит к 2013 году наладить выпуск только гражданских самолетов до 120 в год, а ежегодный оборот ОАК к 2015 году достигнет \$8,2-8,5 млрд.

Причем приветствовали идею создания ОАК и ведущие мировые авиастроительные компании - Boeing и Airbus, а российский титановый монополист "ВСМПО-АВИСМА" заявил, что сможет удовлетворить спрос как своих зарубежных партнеров, так и возросшие потребности отечественного авиапрома - для чего к 2010 году нарастит выпуск титановой продукции с нынешних 20,7 до 35,5 тыс тонн в год.

Впрочем, о столь радужных прогнозах эксперты пока отзываются весьма скептически.

Наши гражданские самолеты, несмотря на их дешевизну, не покупают даже отечественные авиакомпании, авиадвигатели уступают зарубежным аналогам по таким важнейшим показателям, как экономичность, шумность и надежность, устарела и авионика. А самое главное - у российского авиапрома

закончился задел перспективных разработок. Об этом в интервью Накануне.RU рассказал руководитель Уральского управления Государственного авиационного надзора ФНСТ Анатолий Телегин.

- Анатолий Александрович, каково Ваше мнение о концепции создания в России Объединенной авиастроительной корпорации?

- Судя по концепции создания ОАК, Россия пойдет по пути западных авиакорпораций - американского Boeing и европейского Airbus. Однако это еще не говорит о том, что объединение авиастроителей России может привести к положительному результату.

Опыт последних 15 лет показывает - все, что пытались создать в России, слепо копируя западные схемы, не получалось. Более того, 15-летнее отставание от мировой авиастроительной отрасли практически исключает выход российского авиапрома на те позиции, которые были в 1970-80 годах у Советского Союза.

Мы безнадежно отстали, и России в области гражданского самолетостроения (в военной авиации, к счастью, мы занимаем и лидирующие позиции, и конкурентоспособны) придется числиться в рядах аутсайдеров. Понимаете, невозможно этот 15-летний срок, который мы потеряли, искусственно догнать.

- Однако ожидается, что ОАК к 2013 году будет выпускать до 120 гражданских самолетов в год. Сколько российский авиапром выпускает на данный момент гражданских воздушных судов в год, и реально ли, на Ваш взгляд, совершить запланированный прорыв?

- Это не более чем теоретические прогнозы, которые ничем не подкреплены. До 2013 года осталось семь лет, за это время основные мировые производители уйдут вперед, учитывая тот задел, который у них уже имеется.

Так, у Airbus есть проект Airbus-380, у Boeing - Boeing-787, в которых участвуют наши российские конструкторы, а у российских компаний нет ни одного проекта дальнемагистрального самолета. За исключением проекта по выпуску гражданских региональных самолетов RRR, проекта, в котором участвует "Сухой" и Boeing. Но RRR - ближнемагистральный самолет. А все, на что мы ориентируемся - Ил-96, Ту-204, Ту-214 и проект Ту-334, который планируют серийно производить в Казани на заводе Горбунова, - это разработки 80-х годов прошлого века.

На мой взгляд, российской науке, разработчикам гражданской авиационной техники, самолетостроению необходимо ориентироваться на международную кооперацию, учитывая, что сегодня около тысячи наших квалифицированных молодых конструкторов работают на Boeing в Москве. Этот факт уже говорит о том, что должна быть интеграция в этой области. Сегодня в России производится от 4 до 8 гражданских самолетов в год, и я очень сомневаюсь, что можно достичь к 2013 году цифру, которая называется - 120 воздушных судов ежегодно. Мировой цикл

конструирования самолета, от начала его разработки до запуска в серийное производство, составляет - 6-8 лет, двигателя - порядка 8-10 лет. По статистике, в России этот цикл еще дольше, а сегодня в нашей стране нет ни одной новой, даже теоретической, задумки.

Таким образом, я не вижу, на чем основываются столь радужные прогнозы, а главное - чьи это прогнозы? Специалистов или популистов? Скорее всего, популистов. Безусловно, мне, а я более 30 лет работаю в этой сфере, обидно за российскую авиационную промышленность, и за гражданскую авиацию, которую свели до такого плачевного уровня.

- Структура ОАК предполагает дивизионный принцип построения с выделением четырех направлений: "Гражданская авиация", "Боевая авиация", "Военно-транспортная и специальная авиация" и "Узлы и компоненты". Как Вы оцениваете нынешнее положение дел и перспективы развития такого направления, как "Узлы и компоненты"?

- Отмечу, что российская военная авиация, наши военные самолеты сегодня вполне конкурентоспособны на мировом рынке. Думаю, в этой отрасли позиции России сохранятся, по остальным же направлениям необходимо догонять западных производителей, с попыткой сократить, насколько это возможно, нынешнее отставание.

Дивизион "Узлы и компоненты" касается сервисного обслуживания и производства запасных частей к выпускаемой техники. Все солидные западные фирмы сопровождают воздушные суда с момента их рождения и вплоть до списания, мы же, с распадом Советского Союза, практически бросили на произвол эксплуатантов наших самолетов.

В концепции ОАК сервисному обслуживанию наших самолетов уделяется особое внимание, это четко прописано. Конечно, если задуманное будет реализовано, мы совершим большой шаг вперед, встанем в ряд с мировым авиационным сообществом, их системой послепродажной поддержки своей авиационной техники.

- Анатолий Александрович, Вы упомянули проект RRJ, известно, когда будет начато серийное производство этих новых региональных самолетов?

- Первый серийный самолет RRJ должен выйти в конце 2007 года. По тем характеристикам, которые были заявлены, это воздушное судно должно найти спрос не только на российском рынке, но и за рубежом, будет конкурентоспособным в нише ближних авиaperевозок (до трех тысяч километров, рассчитан на 95 пассажиро-человек). RRJ превосходит все имеющиеся в России самолеты, например, Ту-134, Як-42 и Ту-334, который будет производиться в Казани.

- А проектов новых, современных дальнемагистральных самолетов в России нет, я правильно Вас поняла?

- Да. Государством поддерживается разве что лизинговое использование самолетов Ил-96, Ту-204 и Ту-214. Это господдержка отечественного авиапрома, осуществляемая через авиакомпании. Однако и этих машин было выпущено единицы. Возьмем новую авиационную технику, которая была выпущена в России за последние годы, - это Ил-96, Ту-204 и 214 - всего 38 машин. Для сравнения, в этот же период авиакомпаниями было закуплено 79 западных Airbus и Boeing. То есть, за последние годы в Рос-

сии вдвое меньше произведено самолетов, нежели приобретено западной техники, несмотря на высокие ввозные пошлины.

И процесс этот будет продолжаться. Сегодня для авиакомпаний процент расходования авиационного керосина встал на первое место, для некоторых в тарифе он доходит до 60%. И ничем, никем эта проблема не регулируется.

- А какова на сегодняшний день потребность у российских авиаперевозчиков в дальнемагистральных самолетах? Каков процент износа парка воздушных судов?

- Существует установленный ресурс работы самолетов: в летных часах, посадках и календарный. Если один из этих трех параметров выходит за установленные рамки, то самолет подлежит списанию. Например, у авиакомпании "Уральские авиалинии" самый старый самолет - Ту-154б, первая машина будет списываться в следующем году, а самая молодая техника выпуска 2003 года, срок ее службы - 30-35 лет в зависимости от типа самолета. На западе есть самолеты, которые летают 50 лет и никто не говорит, что он изношенный и старый, самолет эксплуатируется с учетом поддержания летной годности в пределах установленных сроков службы.

Что касается потребности рынка, она известна, существует и прогноз списания машин по отработке ресурсов. Дальнемагистральных самолетов нам необходимо порядка 300 до 2013 года. Скорее всего, в условиях отсутствия отечественных предложений, авиакомпании продолжат приобретать западные самолеты по различным схемам.

Повторюсь, озвученный в свете создания ОАК прогноз - 120 гражданских самолетов год - нереальная цифра. Во-первых, не известно, что подразумевается под этой цифрой? Необходимо назвать типы и модификации самолетов, какие будут составлять эту цифру.

Если речь идет о выпуске Ту-204 и Ту-214, которые по шумам с 2008 года не пройдут европейские стандарты и не смогут летать в Европу, тогда тем более не понятно. Ил-96 также не проходит по этой главе. Дальше вступают европейские ограничения по экологии, по выбросам двигателя в атмосферу, российские двигатели не соответствуют этим требованиям. Так каких самолетов мы хотим выпускать по 120 штук ежегодно? Самолеты, которые в умах, еще даже не на бумаге, не на эскизе?

Если бы объявили, что это будет самолет, условно говоря, Ту-575 или Ил-670 с такими-то параметрами, тогда понятно было бы. Но никто об этом еще не говорил.

- Выходит, указ подписан, а говорить о реальных перспективах Объединенной авиастроительной корпорации, я имею в виду гражданское самолетостроение, еще рано?

- Подписание указа о создании ОАК еще не означает, что корпорация создана. Как минимум, весь 2006 год уйдет на проведение всех бюрократических, организационных процедур. Необходимо найти лидера в этой структуре, а это значит, что кому-то придется отказаться от самостоятельности, а это важный психологический момент. То есть, очень сложно создать ОАК.

Отмечу, что решение о создании ОАК - это четвертый правительственный документ, каждый из

которых претендовал на амбициозность, но ни один из них не достиг результатов. Поэтому, действительно, рано говорить о том, что создание объединенной корпорации - панацея от всех бед. Необходимо посмотреть на ближайшие год-два, когда уже можно будет судить о том, что это четвертое решение продуманное, реальное и начинает приводить к каким-то положительным результатам.

Во всяком случае, компании, который вошли в ОАК - очень уважаемые, вклад любой из них в общую корпорацию будет незаменим. Этот мощный "промышленный кулак" должен дать позитивный эффект, если будут сняты какие-то субъективные барьеры, и государство будет инвестировать в развитие авиации в целом, поскольку эти две подотрасли - военная и гражданская - должны дружно шагать, как говорится, нога ногу.

Пожелаем же удачи отечественному авиапрому по возвращению своих позиций на мировом рынке авиаиндустрии. Будем надеяться, что положительный эффект от создания Объединенной авиационной корпорации, при всех наших недостатках, будет.

Отметим, что удачи российскому авиапрому пожелали не только отечественные эксперты, но и ведущие мировые авиастроительные корпорации - американский Boeing и европейский Airbus. Как сообщил Накануне.RU менеджер по связям с прессой Представительства компании "Boeing" в России и СНГ Виктор Аношкин, Boeing всегда приветствовал идею создания ОАК в России и, когда на прошлой неделе Президент РФ подписал такой указ, компания еще раз подтвердила свою позицию по этому вопросу.

Виктор Аношкин, менеджер по связям с прессой Представительства компании Boeing в России и СНГ:

Создание ОАК в России, с нашей точки зрения, абсолютно верный и правильный ход, абсолютно положительный для российской авиационной промышленности. Если посмотреть в глобальном масштабе на этот бизнес, очень многие компании прошли путь слияний, и в настоящее время фактически существуют две мощных авиастроительных компании, если мы говорим о производстве самолетов вместимостью свыше 100 пассажирских мест или больших грузовых самолетов, - это Boeing и Airbus.

Boeing, несомненно, все время следил за тем, как создается ОАК, плотно контактировал с людьми и организациями, которые стояли у истоков создания ОАК, я думаю, что наше сотрудничество будет продолжаться.

Мы думаем, если то, что было заложено в идею создания ОАК в России, будет исполнено, конечно, чем быстрее, тем лучше, то у российской авиапромышленности есть очень неплохой шанс через некоторое время выйти на международную арену и показать свое бывшее могущество.

В Московском представительстве Airbus Накануне.RU сообщили, что компания всегда рассматривала российскую авиационную промышленность в качестве стратегического партнера, более того, изучает возможности российского участия в будущих программах создания самолетов Airbus.

Александр Бочаров, пресс-менеджер Московского представительства Airbus:

Подписание Президентом РФ Указа "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация", состоявшееся 21 февраля, совпало по дате с проведением в Москве европейской авиастроительной компанией Airbus брифинга, посвященного итогам работы в 2005 году и дальнейшим планам компании. Вице-президент по стратегическому планированию компании Airbus Аксель Крайн поддержал образование ОАК в России. Airbus рассматривает российскую авиационную промышленность в качестве своего стратегического партнера.

Вместе с тем, и единственный в России и крупнейший в мире производитель слитков и всех видов полуфабрикатов из титановых сплавов - "ВСМПО-АВИСМА" - уверен, что сможет удовлетворить спрос как своих зарубежных партнеров Boeing и Airbus, так и потребности отечественного авиапрома, даже в случае роста заказов после создания Объединенной авиастроительной корпорации.

К слову сказать, сегодня "ВСМПО-АВИСМА" обеспечивает свыше 50% общих потребностей Airbus в титане, и поставляет около 40% титана, который используется для производства гражданских самолетов компании Boeing.

Анатолий Строщков, директор по маркетингу и продажам в авиакосмос ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА":

За последние пять лет увеличения заказов со стороны авиапредприятий России и стран СНГ не произошло. Доля поставок российскому самолетостроению от общего объема выпуска "ВСМПО-АВИСМОЙ" титановой продукции составляет 10%, еще 10% - это другие отрасли, в том числе медицина. Однако, если спрос на отечественном рынке возрастет в связи с созданием в России Объединенной авиастроительной корпорации, то он будет обеспечен в приоритетном порядке.

Для того, чтобы удовлетворить спрос своих зарубежных партнеров Boeing и Airbus, и возросшие в перспективе потребности отечественного рынка "ВСМПО-АВИСМА" вкладывает солидные инвестиции в развитие производства. Программа развития производства "ВСМПО-АВИСМЫ" предполагает увеличение к 2010 году выпуска титановой губки в 1,5 раза - до 44 тыс тонн в год, выпуска титановой продукции - в 1,7 раза до 35,5 тыс тонн в год.

Да, мы не авиастроители, мы металлурги. Но поскольку пришли на этот рынок из Минавиапрома, были созданы потребностями авиации - наше предприятие находилось в структуре Министерства авиационной промышленности СССР, в составе металлургического главка - мы приветствуем создание Объединенной авиастроительной корпорации в России. Безусловно, это правильный шаг, и мы надеемся, что он приведет к возрождению российской авиации. Тому мы будем способствовать всеми силами.

Оксана КОРОТКОВА

источник: сайт "Накануне.Ру"
02.03.06

RRJ ПРОСИТСЯ В НЕБО

Интервью генерального директора компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Виктора Субботина.

- Вы собираетесь продвигать RRJ на мировой рынок, в то же время критики проекта указывают, что его двигатель соответствует требованиям по шумам лишь четвертой главы ИКАО. А когда вы введете самолет в эксплуатацию, будет принята следующая - пятая глава, с новыми требованиями по шумам, которым RRJ не будет соответствовать. Кому на мировом рынке понадобится такой самолет?

- Двигатель самолета RRJ по принципу 50 на 50 делают российская фирма "Сатурн" и французская "Снекма". Сегодня он превосходит требования 4-й главы ИКАО, потому что в его проект заложен запас в 10 децибелл. Из этих условий проектируется весь самолет. Так что даже если будет введена 5-я глава ИКАО с более высокими требованиями, наш RRJ будет ей соответствовать. Готов открыть коммерческую тайну: мы продали RRJ "Аэрофлоту" по цене ниже 20 млн. долл. Мы определили предел, который обеспечивает окупаемость проекта, и опубликовали каталожные цены. Они на 10-15% в ниже, чем у бразильского авиапроизводителя Embraer. Таким образом, наша фирма обозначила начальный этап выхода на авиакомпанию мира. Они теперь знают, с какой цены можно начать торговаться. Процесс будет сложным, но торг уместен. На цену будут влиять многие факторы. Например, запускающий ли это заказчик, есть ли у него политические предпочтения и так далее.

Сегодня в мире нет ни одной авиакомпании, готовой покупать самолет прямым перечислением денег. Все пользуются институтом финансирования продаж или лизингом. На Западе этот инструмент более развит, накатан и опробован. У нас в России процесс только-только пошел, но все условия уже созданы. ГСС подписала контракт с "ФЛК" - крупнейшей лизинговой компанией России - на 10 машин.

- Ведется много разговоров о том, что RRJ будет собираться без стапеля, по принципу конструктора ЛЕГО. Насколько эта технология реальна в условиях российского авиапрома?

- Наш самолет разрабатывался по цифровым технологиям, что позволяет проводить бесстапельную сборку. Сначала мы попробовали собирать по-новому отдельные детали и узлы самолета. Потом наши специалисты вошли во вкус: "Хотим работать только по цифровым технологиям, возврата к прошлому нет и не будет!" Но это был только первый этап. Предстояло договориться с серийным заводом, чтобы он принимал у нас цифровые модели и на основе этой информации создал базу данных для станков с ЧПУ. Весь процесс должен пойти на новейшем оборудовании, купленном ГСС совместно с авиационным заводом в Комсомольске-на-Амуре.

- В рамках программы RRJ вы сотрудничаете с американскими, французскими фирмами. Целое вавилонское столпотворение вокруг российского регионального самолета. Как удается находить общий язык, направлять усилия в русло совместного проекта?

- Мы работаем по технологии совместного определения продукта. Когда представители различных компаний сидят вместе и разрабатывают системы, а потом соединяют их в общий виртуальный цифровой

проект самолета. С каркасом, с крепежом, со всеми очень мелкими элементами. Получается очень сложная игрушка. Смысл этой новой для нас технологии в том, что представители разных стран вместе работают над одной проблемой, не занимаясь трудоемким обменом информацией, а на месте решая возникающие проблемы и противоречия. Такая технология экономит много времени, поскольку нет бумажной волокиты, рассылки, трудных командировок и согласований. Некоторые элементы такой организации труда уже реализованы на Airbus и Boeing, но у нас в России это сделано впервые.

- ГСС является частью холдинга "Сухой", известно-го производителя военных самолетов. Не имея опыта работы в гражданской авиации, ваша компания выходит на мировой рынок да еще смело заявляет свое детище "прорывным продуктом". Очень похоже на блеф...

- Чтобы снизить риски, мы начали продавать самолет до первого вылета. Сегодня мы имеем 30 твердых заказов от "Аэрофлота", 10 заказов от финансовой лизинговой компании. Да, ГСС будет трудно на мировом рынке гражданской авиации, на нас смотрят, как на нового игрока. Высоко оценивают риски. "Фишкой" RRJ будет надежность и качество. ГСС сегодня гарантирует своему продукту уровень надежности Boeing и Airbus. Для региональных самолетов это смелый шаг. Гарантированная надежность вылета в начальный период эксплуатации самолета - 98, в "зрелый" период эксплуатации - выше 99. Мы специально установили высокие требования к системам в контрактах. Надежность вылета позволит авиакомпаниям эксплуатировать самолет на постоянной основе, получать прибыль. Плюс RRJ имеет неплохие характеристики по экономике и потреблению топлива.

Американский рынок региональных самолетов определяют компании Bombardier и Embraer. Попасты туда очень сложно. Для европейских потребителей важно качество продукции. Нас привлекают возможности регионов Юго-Восточной Азии и Индии.

Китай сегодня самостоятельно разрабатывает собственный региональный самолет и активно сотрудничает с западными производителями. Китайцы используют модель с задним расположением двигателей, а это делает самолет тяжелым, создает трудности при разработке семейства.

- Концерн "Сухой" сегодня решает задачу государственной важности - разработку истребителя 5-го поколения. В этом вопросе Россия отстает от США и Европы. Может, ваш проект оттягивает на себя финансовые и человеческие ресурсы холдинга?

- По территории нашего предприятия проходит забор, который разделяет интересы ГСС и КБ. Наша компания абсолютно прозрачна и не посягает на финансы и людей, которые заняты военной тематикой. Да, мы заказываем им проектирование части крыла, мы размещаем заказы на серийном заводе в Комсомольске. Но наработанный ГСС новый технологический опыт бесценен и может быть с успехом перенесен и на разработку 5-го поколения истребителей.

Ирина ТИМОФЕЕВА

источник: газета "Деловой вторник"
15.03.06

У ГОСУДАРСТВА В "ОБОРОНПРОМЕ" ДОЛЖЕН БЫТЬ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ

Интервью генерального директора ОПК "Оборонпром".

Хотя вертолетостроительных активов в России немного, процесс консолидации отрасли может затянуться, причем не только из-за нежелания акционеров некоторых предприятий (в основном это действующий менеджмент) расставаться со своими акциями. Дело в том, что консолидирующая их структура - "Оборонпром" не хочет переплачивать за эти активы. Несмотря на это, топ-менеджмент компании декларирует, что оставшиеся пакеты акций вертолетостроительных предприятий будут получены холдингом до 2007 года, а уже начиная с 2008 года может начаться процесс подготовки к IPO. Об этом рассказывает генеральный директор ОАО "ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров.

- На каком этапе находится создание вертолетного холдинга?

- На завершающем. Все юридические процедуры закончены, и мы занимаемся вопросами администрирования. Параллельно этому доля "Оборонпрома" в акционерном капитале ряда предприятий доводится до контрольного пакета. Рынок ограничен, так как крупные пакеты акций находятся у менеджмента. Это отчетливо видно на примере Казанского (КВЗ) и Ростовского ("Роствертол") вертолетостроительных заводов. У "Оборонпрома" есть договоренность с руководством обеих компаний по приобретению акций, но сама процедура - обмен или выкуп - сейчас обсуждается. В любом случае, вопрос о приобретении акций будет решаться с руководством компаний. У нас с менеджментом нет противоречий: обсуждается цена акций и сроки их продажи. Та же ситуация и с "Роствертолом". Мы планируем завершить процесс до конца 2006 года. В этом году мы начнем создавать 100%-ную дочернюю управляющую компанию под условным названием "Вертолеты России". В эту структуру будут переданы все консолидированные "Оборонпромом" пакеты акций вертолетостроительных предприятий. К концу текущего года все организационные моменты должны быть завершены. В 2007 г., после включения в состав холдинга оставшихся вертолетных активов - в том числе и акций ФГУП "Кумертауское авиационное производственное предприятие" (КумАПП, единственное предприятие России, специализирующееся на производстве вертолетов с соосной схемой несущего винта. - RBC daily), мы планируем завершить формирование интегрированной структуры.

- Не так давно вы купили у Сергея Недорослева пакет акций Улан-Удэнского авиазавода (УУАЗ). Вы можете раскрыть стоимость пакета? Был ли он продан дешевле с гарантией того, что холдинг будет управляться представителями менеджмента "Каскола"?

- Я бы не хотел обсуждать подробности по цифрам, так как эта информация составляет коммерческую тайну. Что касается присутствия "касоловского" менеджмента в "Оборонпроме", то я уже говорил, что мы с Виктором Григорьевым (бывший президент группы "Каскол", в настоящее время - первый заместитель гендиректора ОАО "ОПК "Оборонпром"). - RBC daily) давно знакомы, и его назначение обсуждалось с ним не один месяц. В то же время это не было неожиданностью и для Сергея Недорослева. Естественно, с человеком приходит определенная команда, но она невелика: Виктор Григорьев привел с собой двух чело-

век. Хочу подчеркнуть, что сделка по вертолетным активам и переход топ-менеджмента из "Каскола" не связаны друг с другом.

- Сейчас перед "Оборонпромом" стоит вопрос подбора кадров для создаваемого холдинга. Как он решается? Когда можно ждать новых назначений?

- Что касается структуры управления вертолетного холдинга, то она сформирована. Сейчас речь идет об оптимизации кадров с учетом вхождения в "Оборонпром" "Камов-холдинга". Понятно, что постоянно идет ротация, совершенствуется структура, в команду приходят новые люди.

- Какой пакет акций останется у государства после создания вертолетостроительного холдинга, а какой будет у частных акционеров? Как будут распределяться акции, известны ли пропорции конвертации?

- В дополнение к уже переданным в корпорацию пакетам акций планируется передать 100% акций КумАПП, 49% акций "Камова", которые находятся в управлении РСК "МиГ", федеральный пакет в 3,4% акций в "Роствертоле". Это план на 2006 год. ФГУП "Производственное объединение "Стрела" не входит в круг наших интересов, так как завод уже включен в состав НПО машиностроения. Тем более что предприятие находится в 150 км от Кумертау и производит абсолютно схожую продукцию. В этом плане остро стоит вопрос об ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (ААК). Горячего желания брать на себя ответственность за будущее этого актива у нас нет: предприятие находится на Дальнем Востоке, производство ниже точки рентабельности, речь идет о реанимации завода. Не стоит думать, что у "Оборонпрома" не хватает производственных площадей. Тем более что сейчас ААК специализируется не на вертолетной тематике, а на производстве морских ракет. Но если будет принято политическое решение по ААК, мы будем этим заниматься. О снижении доли государства речи не идет, скорее, можно говорить об увеличении его доли. У государства в такой структуре, как наша, должен быть контрольный пакет.

- На какой стадии находится вхождение в состав холдинга "камовской" кооперации? Когда будет получено разрешение на эту сделку от ФАС?

- Сделка уже состоялась, акции находятся на лицевом счете "Оборонпрома". Корпорация уже вошла в управление "Камова" и "Камов-холдинга". В соответствии с законодательством ФАС была заранее уведомлена о предстоящей сделке. Задержка в получении разрешения связана с достаточно большим объемом документов от всех участников холдинга, который процедурно необходим ФАС для оформления разрешения. Мы находимся в диалоговом режиме с ФАС и оперативно предоставляем запрашиваемые документы. Надеюсь, в ближайшее время антимонопольная служба выдаст свое разрешение на сделку.

- А как вы относитесь к тому, что с покупкой "Камова" в России в лице "Оборонпрома" появляется новая монополия?

- Я убежден в том, что если бы разрозненность предприятий продлилась еще какое-то время, если бы не был подписан указ президента, то и объединять было бы уже нечего - можно было бы смело переходить на продукцию компаний Sikorsky и Eurocopter! Российский вертолетостроительный бизнес находился практически у "точки невозврата". Доля отечественных вер-

толетов на мировом рынке постоянно снижалась: если в конце 80-х - начале 90-х годов мы контролировали 25% рынка, то сейчас только 5-7%. Как показывает опыт последних пятнадцати лет, самостоятельные предприятия в состоянии содержать себя, но о развитии, а тем более о прорыве, не может быть и речи. Поэтому, конечно, в определенной мере создание единого вертолетостроительного холдинга можно назвать монополией - в том смысле, что вне рамок этой структуры в России практически не будет существовать независимых от холдинга отечественных производителей и разработчиков вертолетов. Однако создание холдинга ни в коей мере не ограничивает зарубежных производителей вертолетов в продаже их техники у нас в стране. Кроме того, нет ограничений на создание производств зарубежных вертолетостроителей в России, если они сочтут это для себя интересным. То есть конкуренция на внутреннем рынке сохранится. Мировой, да и советский опыт показывают, что только при наличии мощного финансирования, причем в основном государственного, можно рассчитывать на стабильное развитие такой наукоемкой отрасли, как авиастроение. В большинстве индустриально развитых стран уже практически существуют монополии в авиастроении - Boeing в США, Airbus в Европе. При этом новые разработки, как правило, финансируются за счет госбюджета, а продвижение авиатехники осуществляется при мощной лоббистской поддержке всего государственного аппарата.

- Может ли объединение двух конструкторских бюро - "Камова" и "Миля" - означать, что победит одна из школ, или они будут существовать параллельно?

- Безусловно, они будут существовать параллельно. У каждого из КБ своя ниша. Например, "Миль" не занимается проектированием и созданием вертолетов по морской тематике - это прерогатива "Камова". Вертолет Ка-32, который хорошо зарекомендовал себя в трелевке леса, востребован в лесной отрасли.

- Планируется ли сотрудничество "Оборонпрома" с ведущими мировыми вертолетостроительными корпорациями, например Eurocopter и Sikorsky?

- А такое сотрудничество уже имеет место. Например, наши предприятия уже изготавливали некоторые конструктивные элементы для вертолетов Sikorsky. С Eurocopter был опыт создания совместного вертолета Ми-38, но его окончательный вариант остался российским. Что касается перспектив сотрудничества, то речь, на мой взгляд, может идти не о производстве каких-то элементов, а о реализации глобальных проектов по созданию машин. Тем более что по многим показателям мы являемся лидерами. Например, у нас нет конкурентов в области подогрева лопастей. Именно в таком ключе мы готовы говорить о сотрудничестве с западными компаниями.

- Не так давно "Оборонпром" взял на себя обязательство разработать в течение 2006 года программу развития УААЗа. Вы уже можете сказать, что в ней будет содержаться?

- Мы серьезно занимаемся вопросами загрузки производственных мощностей УААЗа, учитывая градообразующий статус этого предприятия и его роль в наполнении доходной части бюджета Бурятии. Один из элементов разрабатываемой нами программы - запуск производства новой машины Ка-60 с модификациями Ка-62 и Ка-65. В этом направлении "Оборонпрому" и менеджменту предприятия предстоит большая работа. На запуск программы будут затрачены как корпоративные, так и государственные средства.

- Как будет строиться стратегия "Оборонпрома" на международном рынке вооружений? Какие разработ-

ки планируется предлагать иностранным заказчикам? Какие "прорывные" продукты есть у российского вертолетостроения?

- Очевидно, что мы будем предлагать потенциальным покупателям всю имеющуюся на сегодня гамму вертолетной техники. Но уже сейчас ясно, что через пять лет мы не сможем выходить на рынок с сегодняшними вертолетами. Любой вертолет, как и любая другая техника, создается не за год и не за два. Если мы говорим о создании вертолета "с нуля", то это 7-10 лет. Нужно использовать опыт и "Камова", и "Миля" для создания прогрессивной вертолетной техники. Мы не настолько богаты кадровыми ресурсами, чтобы распылять их при создании новых машин. Поэтому, возможно, какие-то модели вертолетов будут разрабатываться совместно двумя КБ. Но уже сейчас можно сказать, что будет продолжена работа по перспективному вертолету Ка-62, который будет производиться на УААЗе. Среди других приоритетов - средний вертолет Ми-38, боевой вертолет Ми-28, разработка КВЗ "Ансат". Мы также учитываем наработки по боевой машине Ка-50, которая в ее нынешнем облике может быть востребована иностранными заказчиками. Как перспектива - создание боевой машины нового поколения, которая должна прийти на смену Ми-28 и Ка-50. Скорее всего, мы будем заниматься перспективными разработками техники грузоподъемностью 11-13 тонн, сейчас в мире эта ниша свободна. В рамках холдинга начата разработка программы реструктуризации производства и оптимизации типомодельного ряда. Учитывая деликатность вопроса, мы не будем форсировать этот процесс и надеемся завершить его как минимум года через два.

- Интеграция вертолетостроения идет более активно, чем объединение самолетостроительной отрасли. Почему?

- Дело в том, что вертолетостроительная отрасль исторически была более компактна, количество заводов значительно меньше, чем в самолетостроении. Механизмы кооперации, взаимодействия у вертолетостроителей также исторически были более упорядочены.

- "Оборонпром" - государственная корпорация. Планируется ли ее выход на IPO?

- Мы рассматриваем такую возможность. Но это можно будет реализовать не раньше 2008 года. Пока рано говорить о схеме, по которой это будет происходить. Возможно, выход на рынок капитала будет осуществлять создающаяся управляющая компания "Вертолеты России", о которой я уже говорил. Для нас как государственной корпорации главное, чтобы привлечение капитала в компанию отвечало государственным интересам.

- Как строятся отношения с "Рособоронэкспортом", который является совладельцем "Оборонпрома"?

- Конструктивно. Мы работаем с "Рособоронэкспортом" по всему спектру производимой предприятиями нашей корпорации техники военного назначения - вертолетам, системам ПВО. Одновременно, в соответствии с указом президента, идет процесс оформления лицензии "Оборонпрома" на право поставки за рубеж запчастей, проведение ремонта и технического обслуживания ранее поставленной техники. В этой связи мы готовим программу по созданию целой сети центров технического обслуживания за рубежом, в том числе в кооперации с "Рособоронэкспортом".

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
03.03.06*

ТИТАНОВЫЙ ПОТОК В ТВЕРДЫХ РУКАХ

На западе его называют доктор Ти, у нас – ведущим разработчиком русского титана. Профессор Владислав Тетюхин является генеральным директором и одним из совладельцев уральской корпорации "ВСМПО-Ависма", рыночная оценка которой в этом году превысила 2,3 млрд. долл. О том, как компании удается год от года успешно развивать свое производство и избежать поглощения крупными финансовыми холдингами, о том, какое будущее ждет отечественную титановую промышленность, Владислав Тетюхин рассказал в эксклюзивном интервью "РГ".

- Владислав Валентинович, вы стояли у истоков титанового производства в нашей стране. Удалось ли, по-вашему, сохранить отрасль во время всеобщего упадка 90-х годов?

- В Советском Союзе экспериментальные работы по производству титановой губки, слитков и изделий из титановых сплавов начались в 1952 - 1953 годах, примерно на 5 лет позже, чем в США, а промышленное производство решено было организовать в Запорожье и Верхней Салде Свердловской области. В Украине получали губчатый титан, который отправлялся на Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (ВСМПО), где в 1957 году началось промышленное освоение и производство слитков и изделий из титановых сплавов. Процесс производства был исключительно сложным, проходил через взрывы и пожары и требовал максимального привлечения творческой энергии сотрудников.

К концу 80-х годов уже функционировал мощный титановый комплекс из 4 заводов. Три титано-магниевого комбината (Запорожский, Усть-Каменогорский и Березниковский) производили губку, обеспечивая работой интенсивно развивающиеся производственные мощности ВСМПО. Украинский завод, в 90-х полностью прекративший свою работу, сейчас медленно возрождается. Усть-Каменогорский по сей день находится в хорошем состоянии, правда, работает в половину своих мощностей - ровно настолько, насколько того требует рынок. Наши мощности губчатым титаном питает лишь Березниковский комбинат (АВИСМА), контрольный пакет акций которого с 1998 года принадлежит ВСМПО. Создав корпорацию из 2 предприятий, мы значительно укрепили свои позиции на рынке и застраховались от многих неприятных неожиданностей.

Ключевое отличие нашего производства от остальных в том, что практически всю губку, полученную на АВИСМА, мы переводим в конечный продукт - листы, плиты, трубы, прутки, профили, штамповки, а также в готовые детали и изделия из титановых сплавов. По всему миру наших действительных конкурентов можно перечислить по пальцам одной руки. Мы закрываем на 30% потребность в титане компании Boeing, европейский концерн Airbus берет

у нас 60% своего титана, Goodrich, самый крупный мировой производитель шасси для самолетов - 90%, Embraier - 90%. Производители авиадвигателей Rolls-Royce и Snecma - от 15 до 25%. С нами работает более 340 мировых компаний и около 1000 отечественных. Единственный рынок, на котором мы до сих пор не присутствуем, - это западные военные предприятия.

- Как вам удалось добиться заказов у крупных авиапроизводителей?

- В 90-е годы, когда объем заказов на титан от отечественной авиации, химической промышленности и ВПК упал в 30 раз (это означало фактическую смерть предприятия), мы объездили всех мировых производителей авиатехники. Были в Штатах, Европе, Японии, Корее, Бразилии, Китае. Нельзя сказать, что зарубежные самолетостроители и моторостроители принимали нас на ура. Но постепенно мы преодолели "стену недоверия", подписали контракты с General Electric и Boeing. К настоящему моменту мы получили более 260 международных сертификатов качества, в том числе от всех авиастроителей мира.

У всех требование номер один - качество титана. Это доминанта. Она у нас сегодня практически безупречна. Второе условие - непрерывный инвестиционный процесс в обновление производства, чтобы полностью соответствовать требованиям заказчиков по номенклатуре, качеству и объемам производства продукции.

Следует отметить, что изделия из титановых сплавов для авиации и атомной энергетики критичны по степени ответственности и малейшая ошибка в технологическом процессе или в качестве изделия - это риск разрушения и катастрофы. Но это подразумевает огромные финансовые вливания, а где их взять выживающему предприятию?

- В тяжелые времена искали, на чем можно заработать, и отказывались от деятельности, не приносящей денег. Стали производить ферротитан - легирующий компонент для производства специальных сталей. Собирали по всему заводу титановые отходы, скопившиеся за предыдущие годы, и пускали на производство ферротитана. Делали кованые диски для автомобилей, посуду из нержавеющей стали. Все, чтобы занять людей и сохранить коллектив. Средства, что оставались после выплаты зарплаты и уплаты налогов, полностью шли на переоборудование производства.

С 1993 по 2005 год мы потратили 320 млн. долл. на модернизацию и инновационную деятельность. И эти отчисления растут с каждым годом: в 2004-м мы инвестировали 35 млн., в 2005-м - 57; в этом году запланировано уже 110 млн. Это около 9% от общего объема продаж.

- То есть сейчас все оборудование в цехах новое?

- Происходит постоянная модернизация. Головное производственное оборудование в основном осталось с советских времен. Но вся логистика и управление, все вспомогательное и передельное оборудование создано заново - это последние разра-

ботки. Для модернизации активно покупаем иностранное оборудование. В одном месте пресс, в другом - манипуляторы, в третьем - печи, потом все соединяем и получаем уникальные комплексы, которые позволяют делать на них титановые изделия самого высокого качества.

Мы перешли на новый уровень - потребителю отправляется не просто металл, а уже отштампованная и обработанная заготовка - часть шасси, лопатка турбины или детали фюзеляжа. Черновая механическая обработка штамповок - наша столбовая дорога в будущее.

- На ВСМПО-АВИСМА проводили специальные разработки по изготовлению нового титанового сплава, из которого будут производиться детали для нового самолета Boeing 787 "Dream Liner". Расскажите о нем подробнее.

- На заводе с доперестроечных времен остался свой научно-технический центр: 250 человек постоянно ведут разработки новых технологий и сплавов. Недавно был разработан сплав, получивший индекс 5553. Мы предложили его Boeing, и после тщательных исследований специалисты компании предпочли его традиционному американскому прочному сплаву. Из него будут делать шасси, хорды - элемент соединения крыла и фюзеляжа, силовые элементы. В конструкции самолета будет около 15% титана (для сравнения: в стандартном самолете его от 3 - 5% (Boeing 737) до 10 (Boeing 777)).

- Не получится так, что весь отечественный титан уйдет в итоге на Запад?

- Мощностей и объемов производства для отечественных заказчиков у нас хватает. А вот заказчиков - как раз наоборот. Поэтому на экспорт идет 70 - 80% титана. Наши предприятия покупают немногим более 4, 5 тысячи тонн титановой продукции из 21 тысячи тонн. При этом мы знаем потребности абсолютно всех российских заводов и стопроцентно их обеспечиваем.

- Не так давно создали совместную структуру "Рособоронэкспорт" и ЗАО "Авиатехнологии". Комментируя это событие, глава Роспрома Борис Алешин сказал, что государство заинтересовано теперь стать владельцем ВСМПО-АВИСМА и включить ее в состав интегрированной компании. Как вы относитесь к такой перспективе?

- В "Рособоронэкспорте" работают квалифицированные менеджеры по продаже высокотехнологичной продукции отечественного ВПК. Основная деятельность "Авиатехнологии" базировалась на торговых взаимоотношениях в то время, когда на заводах царил безденежье. Обе структуры по своей компетенции и квалификации далеки от специфики титанового бизнеса и его технологических, коммерческих, производственных и других особенностей, которые делают этот металл предельно критичным в применении и доверии к нему потребителей. Так что существует большой риск сломать всю систему. Что касается вхождения ВСМПО-АВИСМА в "Объединенную авиастроительную корпорацию", идея уже обсуждалась, и ее сочли нецелесообразной.

Обычно в корпорацию объединяются предприятия, которые выпускают конечную продукцию. Они не пускают в свои ряды тех, кто производит комплектующие, заготовки и сырье, как раз то, чем занимается ВСМПО. Объясняется такая позиция просто - на рынке должна быть конкуренция. Например, если в

корпорацию войдет какое-то предприятие, выпускающее моторы, то закупать продукцию должны будут именно у них, и конкурентное преимущество теряется.

- Получается, разговоры о вашей возможной национализации - не более чем слухи?

- Боюсь излишнего оптимизма. Обычно государство приходит на помощь стратегически важному производству в тяжелые времена: назначает своего управляющего, восстанавливает завод до жизнеспособного уровня и продает. ВСМПО-АВИСМА - более чем успешно функционирующее предприятие с постоянным экономическим ростом. Мы уже сделали то, что требовалось от бизнеса: удвоили производство, причем за пять лет, устойчиво вошли в наиболее наукоемкий сектор мировой экономики и, практически отказавшись от экспорта продукции низкого передела, перешли на торговлю готовой продукцией. Кстати, Борис Алешин, побывав на АВИСМА, как раз отмечал, что у завода "добросовестные акционеры" и это требует от государства "установления с компанией партнерских отношений". С тех пор ничего не изменилось.

Думаю, определенное участие со стороны государства целесообразно, доминирующее - нет. Сегодня слухи о возможной национализации компании вызвали панику на рынке, и это грозит в среднесрочной перспективе развитием альтернативных поставщиков и потерю завоеванных позиций со всеми вытекающими отсюда последствиями.

- Следующий шаг развития вашего бизнеса, насколько я понимаю, - размещение ценных бумаг на западных открытых фондовых площадках. Что это - следование моде, общим тенденциям в крупном отечественном бизнесе или сугубо практический ход?

- Мы собирались сделать это еще в 2003 году. И это отнюдь не мода. IPO - это получение "длинных" денег для развития бизнеса. Кроме того, акции продаются большому количеству портфельных инвесторов, в итоге во много раз уменьшается вероятность столкнуться с теневыми структурами, которые хотят захватить чужой бизнес.

- Не станет ли проблемой для размещения акций на западных рынках продолжающиеся судебные разбирательства с холдингом "Ренова". Кстати, чем они вызваны?

- В 2003-м году компания, аффилированная с группой "Ренова", скупила 13, 4% наших акций. Чтобы прекратить корпоративную войну, между основными акционерами было заключено трехстороннее трастовое соглашение.

По условиям сделки любой из трех акционеров мог по произвольной цене продать свою долю двум другим участникам соглашения. В случае, если они окажутся не в состоянии ее выкупить, им придется продать свои акции по той же цене. Через год "Ренова" запустила эту "рулетку", ожидая, что остальные участники не смогут найти денег на покупку. Тем не менее акции мы выкупили. Сейчас "Ренова" пытается оспорить в суде итоги сделки, которую сама и затеяла.

- Это сказывается на ваших отношениях с западными корпорациями?

- Безусловно. наших западных партнеров волнует сложившаяся ситуация не только с "Реновой", но и супорными слухами о национализации. Они постоянно спрашивают нас, что происходит. Вы толь-

ко представьте: Airbus выпустил в прошлом году 378 самолетов, Boeing 290. Естественно, они не могут допустить сбоя в дальнейших поставках и постоянно отслеживают, что происходит с нашей компанией. Тем более, что сейчас как раз идут переговоры по длительным контрактам на ближайшие 5 лет. Нужно понимать, что титан - "бутиковый" металл: в мире производится не более 70 тысяч тонн проката в год. Потеря даже одного-двух контрактов означает потерю рынка. Наше место быстро займут другие. Очевидно, что мы не сможем выжить на отечественных заказах. "Работа предприятия с иностранными компаниями позволяет сохранить производство на плаву", - слова, которые принадлежат премьеру Фрадкову. Коротко и ясно.

- Некоторые усматривают угрозу вашему бизнесу со стороны Украины. Ведь сырье для производства титановой губки на АВИСМУ по-прежнему поставляется оттуда...

- Пока опасаться нечего. Во-первых, мы питаем титаном многие украинские заводы. Во-вторых, есть хорошие связи на министерском уровне. В прошлом году был случай, когда поставки сырья прекратились на несколько дней (оказалось, что из-за ремонта на одном из зарубежных предприятий). Мы написали министру промышленности и энергетики и нашим партнерам. Реакция была мгновенной: поставки возобновились на той же неделе.

- То есть за отечественный титановый бизнес можно не беспокоиться?

- Можно сказать и так. Титановый бизнес живет определенными циклами по 7 - 8 лет. Есть потребность делать самолеты - он развивается. Пока обновленный самолетный парк вырабатывает свой ресурс, спрос на титан падает. Стали строить новые самолеты - вновь растет. Сейчас происходит принципиальное изменение ситуации. Ввиду дороговизны топлива и технического обслуживания меняется вся структура самолета, изменяется набор материалов. До этого все самолеты практически полностью строили из сплавов алюминия. Новая тенденция - создавать их из сочетания титана и композиционных материалов. В итоге не нужно делать частых ремонтов, подкрасок, ресурс самолета возрастает в 2-3 раза.

К примеру, Boeing 787 на 55% - корпус и крылья - состоит из композита. Титановыми стали шасси и элементы остова. Если в старых самолетах было 3 - 5% титана, то в новых - до 15%.

К тому же сейчас активно растет атомная энергетика. Теплообменники на атомных станциях делают из титановых труб. По нашим расчетам, производ-

ство титана в мире к 2010 году должно возрасти с 60 тысяч тонн до 120. И мы соответственно планируем увеличение собственных ресурсов и мощностей. Если в прошлом году мы выпустили 21 тысячу тонн титановой продукции, то к 2010 году этот показатель вырастет в 1,7 раза до 35,5 тысячи тонн. В связи с этим будет увеличено и производство титановой губки на АВИСМЕ с 32 до 44 тысяч тонн. По расчетам, выручка за то же время вырастет с 746 до 1700 млн. долл.

Ныне наша главная задача - удержать тот рынок, который мы уже завоевали, и максимально приблизиться к выпуску конечной продукции. Ну и, конечно, хотелось бы дождаться крупных заказов от отечественных заводов. И еще очень бы хотелось, чтобы коллектив корпорации перестали пресовать постоянными проверками, слухами, пиаровскими "наездами" и дали возможность спокойно и плодотворно работать, укрепляя авторитет и значимость признанной во всем мире российской титановой корпорации.

СПРАВКА "РГ"

ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА, - крупнейший в мире производитель титановой продукции, в первую очередь аэрокосмического назначения. В состав корпорации входят Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение (Свердловская область) и АВИСМА - титано-магниевого комбинат (г.Березники Пермского края), на которых в общей сложности трудятся около 22 тысяч человек.

В 2005 году корпорация ВСМПО-АВИСМА выпустила 21 тысячу тонн титановой продукции, выручка составила 746 млн. долл. Ежегодно объемы продаж корпорации растут на 10 - 12% в год. Высокое качество продукции компании подтверждено 267 международными сертификатами.

Корпорация - поставщик титана номер один для Airbus Industrie и номер два - для Boeing. Партнеры корпорации - ведущие отечественные и зарубежные авиастроительные компании, в том числе Snecma, General Electric, Rolls-Royce, Pratt&Whitney, всего более 300 фирм из 48 стран мира.

Владимир КОНСТАНТИНОВ

*источник:
газета "Российская газета"
15.03.06*



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

ГЕНДИРЕКТОР "МОТОР СІЧ" ВЯЧЕСЛАВ БОГУСЛАЕВ – О ПОЛИТИЧЕСКИХ РИСКАХ УКРАИНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ

На днях министр иностранных дел Борис Тарасюк назвал очередные сроки вступления Украины в НАТО – в течение ближайших трех лет. А в конце января гендиректор российского "Завода имени Климова" Александр Ватагин заявил, что с 2006 г. Россия отказывается от украинских комплектов для своих вертолетов и будет строить двигатели сама. Г-н Ватагин связал отказ с планами Украины по интеграции в Североатлантический альянс. Председатель правления, гендиректор ОАО "Мотор Січ" (Запорожье) Вячеслав Богуслаев рассказал "ЭИ" о том, что на самом деле происходит в российско-украинском военнотехническом сотрудничестве.

- Прокомментируйте, пожалуйста, недавнюю информацию о том, что Россия отказалась покупать запорожские двигатели для своих вертолетов и самолетов.

- Знаете, как говорят: "Сообщения о моей смерти сильно преувеличены". Так и здесь.

Никто не может отказаться от приобретения авиационных двигателей. Во всем мире так построена работа: если двигатель сертифицирован в составе летательного аппарата, то заменить его – очень дорогостоящее дело. Сертифицировать самолет или вертолет с новым двигателем стоит от \$ 5 млн. до \$ 18 млн. Поэтому никто не сможет на летательные аппараты, где стоят запорожские двигатели, ставить чужие. Это технически и экономически нецелесообразно. Запорожские моторы соответствуют самым последним требованиям ИКАО по шуму и по эмиссии. Мы имеем все необходимые международные сертификаты, а цена наших изделий составляет 55% от мировой цены аналогичной продукции. И менять наши двигатели на более дорогие модели худшего качества – это самоубийство. Поэтому данная информация неверна.

- В прошлом месяце в интервью ЭИ племянник Президента Ярослав Ющенко озвучил мнение, что отказ России от запорожских двигателей обусловлен позицией Мотор Січ. Дескать, запорожцы постоянно повышают цену, так что для России уже выгоднее покупать двигатели Роллс-ройс...

- "Роллс-ройс" вообще не делает такие двигатели, как наши. "Роллс-ройс" заняла свои ниши на рынке по мощности двигателя, по его размерности и конструкции. Наша ниша – вертолетная, в ней "Роллс-ройс" вообще не работает: ни на одном вертолете в мире нет двигателя этой компании. Пассажирские самолеты фирм "Антонов" и "Яковлев" оборудованы только нашими моторами. Для того чтобы поставить

на них двигатели "Роллс-ройс", или "Прат энд Уитни", или "Дженерал Электрик", надо произвести много изменений. Во-первых, нужно изменить весь борт самолета, потому что все завязано на систему управления летчика. Во-вторых, на земле необходимо будет полностью поменять систему обслуживания – у нас ведь стандарты разные. Так же и на Западе: если бы я даже платил бешеные деньги и уговаривал поставить на западный самолет запорожский двигатель, этого бы не сделали никогда.

"Роллс-ройс" работает с нами только в одном классе машин: у них есть двигатель, пригодный для нашего "Руслана". Но для его сертификации понадобится больше \$ 18 млн. Наш двигатель на АН-124 стоит около \$ 6 млн., английский – \$ 12 млн. А на Руслане четыре двигателя, то есть английские двигатели обойдутся в \$ 48 млн. А наши – \$ 24 млн., вдвое меньше.

- Ваше мнение об украинско-российских торговых отношениях?

- Поспешные заявления нашего министра иностранных дел Бориса Тарасюка о сроках вступления Украины в НАТО и ЕС наносят ущерб нам, хозяйствующим субъектам. То он декларирует, что в сентябре Украина будет в НАТО, в декабре уже в ЕС! Проходит время, он говорит: в 2008 году Украина будет в НАТО, а теперь уже заявляет, что в 2012-м. Нам трудно обсуждать проблемы с нашими партнерами, закладывать долгосрочные планы совместных проектов. А таких проектов очень много между предприятиями Украины и России. Иная ситуация на уровне взаимоотношений министерств обороны Украины и России. То, что сейчас делается в Севастополе, нам еще "аукнется". Ситуация с газом – это не агрессия России. Это месть за неправильные поступки НАК "Нефтегаз Украины": вы нас сделали по газу, а мы вас – по ЧФ. Но Минобороны Украины пытается сегодня найти взаимопонимание с Минобороны России по целому ряду вопросов, и по вооружениям в том числе. Я благодарен Анатолию Гриценко, министру обороны Украины за то, что при ориентации высшего руководства нашей страны на НАТО и ЕС он попытается обойти болевые точки в отношениях между вооруженными силами наших стран и решать проблемы не политические, а технические. Также поступают и его заместители.

- Какой конкретно ущерб нанес МИД ОАО "Мотор Січ"?

- Г-н Иванов, министр обороны России, и г-н Лавров, министр иностранных дел, не раз корректно заявляли: если Украина вступит в НАТО, россияне примут соответствующие меры по защите своего рынка вооружений и военной техники. Заметьте, еще никто Украине никуда не принимает. Но наш министр иностранных дел заявляет о том, что уже принято решение, что Украина подала заявку... Я напоминаю: мы – внеблочная страна по Конституции. Мы не имеем права никуда вступать без референдума. Этот вопрос может решаться только после проведения референдума.

- Но ведь Президент в первой половине 2005 года внес изменения в Военную доктрину...

- Военная доктрина против Конституции - как мои попытки переделать букварь. Есть Конституция, и никакие доктрины не могут ее изменить. В России подготовлены распоряжения и подписаны протоколы на уровне Министерства промышленности о разворачивании ремонтных работ по ВВТ российской армии российскими же предприятиями - до сих пор мы это делали. А также - о передаче функций отслеживания и технического сопровождения в эксплуатации запорожской техники российским институтам. Мне говорят: Вячеслав Александрович, мы готовимся, и если вы вступите в НАТО, мы будем принимать соответствующие меры. ВПК Украины уже сегодня страдает. Принимаются меры, чтобы выбросить украинские предприятия из радарных программ и т.д. Пока еще на российских самолетах и вертолетах стоят запорожские двигатели. Но безответственные заявления МИД создают нам дискомфорт на рынках России.

- Какова доля России в ваших продажах?

- Через Россию идет 41% нашего общего оборота. Я просил Президента, когда Виктор Ющенко был в Запорожье, оградить нас от непродуманных заявлений высоких должностных лиц. Лично просил и сейчас прошу. Обсуждать перспективы страны - это внутреннее дело. Нельзя выходить с такими заявлениями во внешний мир. Это наносит вред нашей экономике. Это надо понять.

- Конкретные цифры, в которых исчисляется ущерб, можете привести?

- В IV квартале 2004 года, когда были президентские выборы, мы недополучили \$ 22 млн.

В I квартале 2005-го - \$ 12 млн. В результате мы не вышли на запланированные 12% прироста производства в 2005 году и получили ноль прибыли. И в этом году, вероятно, у нас будет падение производства на 10%.

- Сколько это в денежном выражении?

- Годовой объем у нас - \$ 220 млн. 10% - это \$ 22 млн.

- Уже не раз высказывалось мнение, что Россия постепенно вытесняет Украину из сферы разработки и производства ВВТ, заменяя наши предприятия российскими, независимо от внешнеполитического курса нашей страны. Как Вы оцениваете эту тенденцию?

- Этого не только не наблюдалось, это вообще невозможно. В авиационной промышленности понятия "свой - чужой" не существует. Есть понятие "сертифицированная продукция" и ее цена. Если украинская продукция сертифицирована на российском летательном аппарате, она никогда не будет заменена.

Другое дело, что в результате заявлений МИД нас не приглашают в новые проекты. Вот новый российский проект - среднемагистральный самолет МС-21. Мы предлагаем двигатель Д436-12 - лучший по показателям из тех, которые выставляют сегодня на конкурс. Нам говорят: "Мы ваше предложение и рассматривать не будем, потому что Украина, возможно, вступит в НАТО".

Фирма "Яковлев", которая будет производить этот самолет, готова брать наш двигатель. Но государственные чиновники в Москве говорят им, что не позволят поставить на российский самолет МС-21 украинский двигатель. Вот к чему мы пришли: перспектива у нас отрезана.

Мы вынуждены диверсифицировать нашу деятельность - расширять производство наземных установок, газовой аппаратуры. Я уже наметил ряд программ. Я вижу, что все ощутимее и ощутимее будет

сокращаться объем поставок нашей авиационной продукции на российский рынок.

- Вы считаете, что вступление Украины в НАТО подорвет позиции отечественного авиастроения?

- Посмотрите в интернете: в планах НАТО "Мотор Січ" числится ремонтным предприятием американской техники. Вас как украинку устраивает, что уже никогда не будет запорожских моторов? У меня три ОКБ (опытные конструкторские бюро), на заводе работают 8,5 тыс. инженеров. Их всех надо будет выбросить за ворота, потому что на ремонтном предприятии не нужны инженеры, проектировщики, исследователи. Нужны слесари - это чисто отверточное производство.

- Как Вы отнеслись к созданию авиастроительной госкорпорации "Антонов"?

- Я считаю, это правильно. Наступило время собирать камни. Нужно объединять то, что еще осталось. Ценовая политика будет общая, задачи будут реализовываться быстрее.

Сегодня на рынке самое главное - успеть предложить товар. Такие объединения нужны при разумном управлении. Прошлый год для авиации потерян в результате реорганизации самолетостроительной отрасли. Не было Петра Балабуева (экс-генконструктор АНТК им. Антонова) - харьковский завод сотрясали проверки. На киевском заводе директора сняли - он восстанавливался через суд.

- Что Вы имеете в виду, когда говорите о потерянном годе?

- У меня украинские самолетостроители покупают моторы. Объемы "Мотор Січ" по Украине были порядка \$ 15 млн. в год. В 2005 году не купили ни одного двигателя, т.е. в Украине не произвели ни одного самолета. Эти объемы мы потеряли.

- А как Вам планы включения "Мотор Січ" в корпорацию "Антонов"?

- Самолетостроители должны быть свободны при выборе силовой установки. Если в объединение войдут двигателестроители, авиационщики должны будут брать только эти силовые установки, даже плохие.

- Но Вы же говорите, что у вас самые хорошие?

- Все правильно, но это проявляется на конкурентном уровне. Мы не должны быть в корпорации, и мы там никогда не будем. Возможно, нас и хотят включить в корпорацию из-за денег. Но ничего не получится. Мы - акционерное общество, а не государственное предприятие. И вступать ни в какие государственные объединения не собираемся.

- Предприятие "Мотор Січ" получает какую-то господдержку?

- Я думаю, что еще рано ожидать, скажем, финансовой государственной поддержки, но говорить о том, что поддержки совсем нет, нельзя. Позитивом я считаю несколько программ, подготовленных Минпромполитики и Минтрансом по поручению Президента. В частности, недавно был подписан указ о создании лизинговых компаний. Это совершенно необходимо для развития внутреннего авиарынка. Мы настаивали, чтобы была одна государственная коммерческая компания. Есть поручение Президента по вертолетостроению. В Украине будут делать вертолеты. Кроме того, по заданию правительства мы работаем над проектом беспилотных летательных аппаратов.

- Сейчас Президент обсуждает с металлургами и химиками возможность компенсации повышения цены на газ. Ваше предприятие нуждается в подобной компенсации?

- Никакой компенсации не будет ни в частном секторе, нигде. Это заблуждение, в которое ввели нашего Президента.

Еще год назад, в феврале 2005 года, когда Виктор Ющенко после инаугурации ездил в Россию, он впервые сделал страшное заявление о новых параметрах взаимоотношений с Россией в газовой сфере, исключая бартерные схемы. Уже тогда многие из нас насторожились. А в августе эту угрозу, прозвучавшую из уст Президента, реализовал "Нефтегаз Украины". Наши предложения после повышения цены на газ я изложил лично Виктору Андреевичу во время его визита в Запорожье.

Я считаю, что единственного посредника-монополиста необходимо исключить из схемы поставок газа. Вместо этого ввести институт трейдеров. Почему меня заставляют покупать газ только у "РосУкрЭнерго"? В чем дело? Я бы мог купить у "Итеры". Я могу купить газ в Узбекистане и завести его в Украину. Поскольку мы поставляем двигатели в "Газпромавиа" (6 самолетов и 20 вертолетов с нашими двигателями), я могу сегодня купить дешевый газ и завести к себе на предприятие. Мне нужно 100 млн. куб. м. Сейчас газ в стране по \$ 146 за 1 тыс. куб. м. Я говорю, что могу завести на предприятие дешевле, по \$ 37, и себестоимость будет меньше. А мне говорят: "Нет, нет, нет. По \$ 37 за 1 тыс. куб. м? Вы что? Покупайте по \$ 146. Таких как ты много".

- Кто говорит?

- ГП "Энергорынок", под нашим Минтопэнерго. Когда были трейдеры, я мог выбирать.

Сегодня выбора нет. Какая же это рыночная экономика в Украине, когда заставляют на государственном уровне покупать у одного некачественного посредника? Цена на газ обеспечила высокую себестоимость продукции, прибыль падает. Я не верю, что кто-то будет это компенсировать.

- Вы - пятый номер в списке Партии регионов. На выборах Партию регионов спонсируете?

- У меня даже не просили. Может быть, стесняются у меня просить, я ведь могу и грубо отказать. Но такого разговора у меня не было ни с кем.

- Получение статуса страны с рыночной экономикой как-то отразилось на Вашем предприятии?

- Никак не отразилось. Я вообще не понимаю, что это такое - статус страны с рыночной экономикой.

И никто не понимает. Я вам честно говорю. Мы работаем в 104 странах и давно знакомы со всеми механизмами рынка. Мы их использовали до этого признания и будем использовать дальше. Мне это признание Украины страной с рыночной экономикой - как солнечное затмение. Тот, кто успешно работает на рынке, и тот, у кого на предприятии брак, всем известны. Мы отбиваемся от заказчиков.

ПЕРСОНА

Вячеслав Богуслаев родился в 1938 г. в Казахстане. В 1965 г. окончил Запорожский машиностроительный институт. В 1966-1972 гг. работал в Запорожском производственном объединении "Моторостроитель". В период с 1972-го по 1988 г. - директор Волочиского машиностроительного завода. С 1988-го по 1994 г. - генеральный директор запорожского ПО "Моторостроитель". С 1994 г. до настоящего времени - председатель правления, генеральный директор ОАО "Мотор Січ".

Герой Украины, доктор технических наук, академик Академии инженерных наук Украины, академик Академии транспорта РФ.

КОМПАНИЯ

ОАО "Мотор Січ" объединяет восемь машиностроительных заводов. Осуществляет производство, испытание, ремонт и техническое обслуживание 69 типов авиадвигателей для 88 видов самолетов и вертолетов. На предприятии изготавливают ракетные двигатели и двигатели для беспилотных летательных аппаратов, газотурбинные установки.

Авиационная продукция составляет 82% объема производства. Продукция "Мотор Січ" поставляется в 104 страны. На предприятии работают 26 тыс. человек. Годовой оборот ОАО "Мотор Січ" - \$ 220 млн.

Наталья ЗАЙЦЕВА

источник:
газета "Экономические известия"
09.03.06

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР - "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н. Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем - 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) - 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

BOOZ ALLEN HAMILTON: СПРОС НА ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ В КИТАЕ РЕЗКО ВЫРАСТЕТ

Заявления Китая о намерении разработать в ближайшие 10 лет вместительные пассажирские самолеты оказывает давление на известных производителей самолетов, Boeing и Airbus.

Уже сегодня каждая шестая машина, произведенная ими, поставляется в Китай. Демографическая ситуация в стране и долгосрочные экономические индикаторы позволяют ожидать огромного роста спроса на авиапутешествия, и с ними на производство пассажирских самолетов в ближайшие 20 лет. Для покрытия повышающегося спроса мощности китайских авиалиний должны быть увеличены соответствующим образом, практически экспоненциально.

"Мы исходим из того, что в течение ближайших 20 лет внутренний объем пассажироперевозок возрастет в 13 раз, что составит около 1 миллиарда пассажиров в год, а количество полетов в Китай и из Китая вырастет в 9 раз, что соответствует 150 миллионам пассажиров в год", - комментирует ситуацию Рихард Хаузер (Richard Hauser), партнер и авиаинженерный эксперт международной консалтинговой компании в области стратегии и технологии Booz Allen Hamilton.

В означенный срок китайские авиакомпания планируют затратить около 180 млрд. долл. на покупку порядка 2.600 самолетов различного размера. Одновременно в течение ближайших 5 лет должны быть построены 100 новых аэропортов.

В ближайшие годы будут "проложены рельсы", которые поставщики смогут использовать для удовлетворения китайского спроса на пассажирские самолеты. В самое ближайшее время должны быть приняты важные решения относительно основных мест производства, обмена технологиями, международного сотрудничества и защиты интеллектуальной собственности.

Китайская авиационная промышленность достигла существенного размера в мировом масштабе, а количество людей, занятых в Китае в этой отрасли, превышает те же показатели в ЕС.

"Китай хорошо зарекомендовал себя в международном сообществе как место нахождения поставщиков и партнеров, хотя в общемировом сравнении он все еще обладает рядом недостатков, вызванных низкой производительностью и недостатком опыта кадров. Однако эти факторы, в свою очередь, сглаживаются низкими затратами на заработную плату", - говорит эксперт Хаузер.

Компания провела анализ гипотетического проекта, симулирующего всю производственную цепочку на примере постройки самолета на 120 мест в Китае. Результат: Даже при допущении того, что жизненно важные системы, такие как двигатели и авио-

ника, будут закуплены у известных европейских или американских поставщиков, затраты на производство в среднесрочной перспективе можно снизить на 30% по сравнению с расходами компании, расположенной в Европе или США - без учета дополнительной экономии в случае использования современных технологий производства.

В настоящее время техническое состояние Китая не позволяет в короткие сроки разработать качественно новый большой самолет. Однако, по словам Рихарда Хаузера, "эта ситуация изменится в течение ближайших 10 лет, причем дополнительным преимуществом станет возможность создать совершенно новую технологическую платформу". Тогда у Китая будет шанс выиграть не только за счет постоянных факторов, но и за счет использования новейших технологий в области создания и обработки промышленных материалов. В свою очередь это существенно облегчит инвестиции в капиталоемкое авиастроение со стороны родного китайского рынка.

В качестве одного из конкретных шагов Китай уже начал разработку китайского регионального самолета ARJ21. Это вынуждает европейских и китайских производителей еще активней искать возможности разумного использования сохраняющихся технологических и инфраструктурных преимуществ и одновременно стараться обеспечить себе доступ к рынку. Они открывают новые точки производства для снижения расходов на изготовление самолетов за счет преимуществ расположения.

Airbus занимается подготовкой строительства в Китае линии конечной сборки самолетов для короткой и средней дальности, так что через 2-3 года сход первых самолетов Airbus с заводов в Китае не будет неожиданностью. Учитывая все это, сотрудничество с региональными производителями должно быть построено так, чтобы параллельно с обменом знаниями подготавливать почву для будущей совместной работы. Только в этом случае китайским и международным производителям удастся подготовиться к удовлетворению запросов китайского рынка, который ожидает бум.

Компания Booz Allen Hamilton, имеющая около 17.000 сотрудников на шести континентах, принадлежит к числу ведущих мировых консультантов в области стратегии и технологий. Предприятие находится в собственности 250 активных партнеров. Мировой оборот компании достигает 3,5 млрд. долл. В немецкоязычном пространстве бюро компании расположено в Берлине, Дюссельдорфе, Франкфурте, Мюнхене, Вене и Цюрихе.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
20.02.06*

70 ВЕТРОВЫХ ТУРБИН ДЛЯ ТЕХАСА

Компания Siemens Power Generation (PG) поставит 70 ветряных турбин для парка Вильдorado вблизи Амарилло, штат Техас, США.

В объем поставки включено строительство и ввод турбин в эксплуатацию. Кроме того, в течение пяти лет Siemens PG будет осуществлять техническое обслуживание машин. Запуск системы в эксплуатацию запланирован на весну 2007 года, стартовая мощность - 161 мегаватт, ее должно хватить для обеспечения электроэнергией 50.000 техасских домохозяйств. Заказчиками строительства выступают компании Cielo Wind Power из Аугустина, Техас и Edison Mission Energy Group (EME) из Калифорнии.

Siemens PG отмечает сильный рост в области добычи ветровой энергии. В 2005 году предприятие удвоило количество производственных мощностей

для производства турбин. В конце прошлого года Siemens PG получил один из самых больших контрактов в истории области - строительство ряда "ветряных парков" в США для компаний Florida Power и Light Energy LLC общей мощностью 600 МВ.

В прошедшем году в США были реализованы проекты по добыче ветровой энергии, в совокупности обеспечивающие мощность в 2.431 MW и потребовавшие инвестиций в 3 миллиарда долларов. Таким образом, американские мощности увеличились на 36 процентов и составляют 9.149 МВ. Эксперты ожидают дальнейшего роста рынка США в 2006 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovation-report.de
17.03.06*

НОВЫЕ ЛАЗЕРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ВЫСТАВКЕ В ГАННОВЕРЕ

На Ганноверской ярмарке промышленности (Hannover-Messe Industrie 2006) в зале 14, стенд H42, будут представлены новейшие разработки в области промышленной обработки лазером.

Технологии по укреплению материала при помощи лазера, такие как закаливание лазерным лучом, плавка лазерным лучом или лазерное легирование благодаря доступности экономичных источников лазерного луча стали в последнее время интересны для промышленности в тех случаях, когда речь идет о необходимости локальной обработки контуров деталей. При этом зачастую перед разработчиками ставится задача создания следов обработки лазером

шириной в несколько миллиметров. Для этой цели используется специально разработанная оптика, но все же проблематичным остается использование следов различной длины.

Поэтому институт Фраунгофера в Дрездене разработал систему динамического формирования стали. Конструкторы создали надежную многоцелевую сканирующую головку под названием "Lassy", которая может применяться для лазеров на диодах высокого напряжения или Nd:YAG-лазерах. Данное устройство, прежде всего, позволит производить оптимальную закалку турбинных лопастей.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovation-report.de
14.03.06*

DUPONT РАССКАЖЕТ О ЗАЩИТЕ ОТ КОРРОЗИИ

Компания DuPont дополнит свое присутствие на выставке Achema 2006, международной платформе перерабатывающей индустрии (15-19 мая 2006, Франкфурт-на-Майне), семинаром, посвященным борьбе с коррозией с использованием технологий "тефлон".

Центральной темой семинара будут искусственные материалы на основе фтора, применяющиеся в производстве компанией DuPont различных покрытий и пленок. Для целого ряда деталей из стали и различных сплавов такое покрытие обеспечивает более долгий срок службы, меньшие затраты на уход и ремонт и уменьшает возможности загрязнения деталей.

Частью семинара станет доклад по теме использования эластомеров в агрессивных средах. В докла-

де также будет раскрыта тема применения в промышленности фтороластомеров, устойчивых к высоким температурам.

Компания DuPont Fluoropolymer Solutions является ведущим производителем искусственных фтористых соединений, аддитивов, покрытий и дисперсий из политетрафторэтилена, поливинилфторида, этилентетрафторэтилена. Эти продукты DuPont распространяет под марками Teflon, DuPont Tefzel, DuPont Tedlar и DuPont Zonyl. К важнейшим сферам применения продуктов относятся автомобильная, электронная, бытовая, нефтеперерабатывающая и авиационная промышленности.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dupont.com
03.03.06*

АВТОМАТИЧЕСКАЯ РЕГУЛИРОВКА ПОДАЧИ ПРИ ФРЕЗЕРОВКЕ СЛОЖНЫХ ДЕТАЛЕЙ

Электротехника является важным элементом, способствующим развитию технологий. "Умный" продукт Icut является программой для фрезеровки металла в производстве промышленных объектов. Программа не ограничивается контролем процесса резки, но и, руководя подачей объекта, постоянно влияет на процесс. Основная идея – это возможность приспособления подачи материала к фактическим условиям резки в режиме практически реального времени.

При колебании контуров и зависящих от них изменений в условиях взаимодействия с материалом, износе инструментов, колебаниях размеров или затвердении материала, обслуживающий машину оператор всегда вынужден закладывать в программу "компромиссную подачу".

При установке величины подачи он также должен учитывать возможные побочные факторы и воздействия. В свою очередь, это означает, что оператор должен держать баланс между надежностью процесса и экономией времени. Это также означает и то, что в случае "удачных" условий обработки и резерв, закладываемый в величину подачи, и затраты времени на него пропадают даром.

Программа Icut немецкой компании Comara позволяет в каждой ситуации производить подачу инструмента или материала на оптимальную величину. При этом система использует то, что варьирую-

щиеся условия резки отражаются в нагрузке на рабочую часть режущего инструмента и потреблении мощности.

При каждом пуске на новом оборудовании система проверяет наличие данных об оборудовании в своей памяти и выбирает необходимые данные. Если данных об оборудовании нет, программа автоматически переключается в "обучающийся" режим. Во время последующей обработки этим инструментом, система замечает максимальные затраты усилия и сохраняет данные в профиль данного инструмента.

Кроме того, система различает различные режимы применения каждого инструмента. После того как система "узнала" максимальную мощность или если соответствующее значение уже сохранено в памяти системы, она автоматически переключается в рабочий режим и осуществляет регулировку рабочего процесса. При этом измерения и сравнения с сохраненными данными проводятся почти 500 раз в секунду. Другими словами, система старается поддерживать постоянную скорость резки. Если текущая скорость резки (усилие на инструменте) меньше заданного значения, подача увеличивается, и наоборот. Это означает, что для работы системы достаточно лишь одной характеристики - материала инструмента. Все остальные данные система генерирует самостоятельно.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.comara.de
10.03.06*

"ЛАРК" В ОЖИДАНИИ ВЕТРА

Обеспечение электроэнергией в удаленных регионах является достаточно сложной задачей, особенно в удаленных от поселений мест, в условиях экспедиций и работ по геологической разведке или заготовке леса. Специально для таких случаев российские ученые из Московского Института Тепловой Инженерии разработали ветряную турбину, которая может быть перевезена на автомобиле, в контейнере или при помощи вертолета на специальной выносной платформе. Разработчики обещают, что установка сможет поставлять энергию непрерывно. На случай безветренной погоды установка оснащена дизельным генератором.

Оба устройства, ветряная турбина и генератор, обеспечивают мощность в 30 кВт каждое. В отсутствие ветра работает только дизель, при небольшом ветре включаются оба устройства. Алгоритм управления установкой ЛАРК построен таким образом, что максимум энергии обеспечивается ветряной турбиной, а недостающую часть компенсирует работа генератора. Диаметр ветряного колеса турбины составляет 10 метров, срок его службы рассчитан на 25 безостано-

вочной работы. Кроме того, установка является полностью автоматической системой, не требующей постоянного присутствия обслуживающего персонала. Однако самым интересным фактом является то, что устройство не требует постройки какого-либо основания в отличие от обычных ветряных турбин. В труднодоступных регионах с необходимостью в одиночных источниках энергии постройка мачты или закладка фундамента по себестоимости сравнима с самой турбиной.

Все, что необходимо сделать для начала работы - доставить ветряную турбину ЛАРК к месту назначения, выгрузить устройство, и оно само повернется по ветру, определив направление при помощи специальных сканеров. Таким образом, турбина является устройством заводской сборки, не требующим создания дополнительных конструкций для устойчивости, работ по монтажу и вводу в эксплуатацию. Цена устройства составляет около 200.000 долларов.

"Два таких устройства уже прошли полный цикл испытаний, получили необходимые свидетельства, запатентованы и готовятся к серийному производству в Москве. У нас также уже есть покупатель", - говорит руководитель проекта Валерий Киселев.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovation-report.de
27.02.06*

**РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006
НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**



Подписка оформляется на 3, 6 или 12 месяцев. Цена подписки определяется из расчета 750 руб. за 1 месяц (включая НДС).

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30.

ЗАЯВКА

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 2-е полугодие 2006 г.	на весь 2006 год
--	--------------------------	------------------

(нужный период отметьте галочкой)

Подпись ответственного лица: _____ / _____ /
Дата:

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

16–17 февраля 2006 г. в Москве, в отеле "Золотое кольцо", состоялся Первый всероссийский форум главных бухгалтеров предприятий авиастроения.

ЦЕЛИ ФОРУМА

Создание единой профессиональной среды бухгалтеров авиастроения.

Получение информации "из первых рук" о новых нормативных актах в области бухгалтерского и налогового учета.

Организация двустороннего конструктивного обмена информацией между разработчиками нормативных актов в области бухгалтерского и налогового учета и специалистами предприятий авиастроения, применяющими реальный инструктивный материал в практике своей ежедневной работы.

Совершенствование нормативных актов и инструктивных материалов в области бухгалтерского и налогового учета.

УЧАСТНИКИ ФОРУМА

В форуме, наряду с главными бухгалтерами предприятий промышленности, приняли участие ведущие специалисты Министерства финансов Российской Федерации: Буланцева В.А. - Начальник Отдела налогообложения прибыли (дохода) Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России; Родителя Н.В. - разработчик ПБУ 14/2000 и ПБУ 17/02; Цибизова О.Ф. - Начальник Отдела косвенных налогов Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России; Шнайдерман Т.А. - заместитель начальника Отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Минфина России.

ОТЧЕТ ПО ФОРУМУ

Форум в конструктивной и дружественной обстановке обсудил целый ряд наиболее острых вопросов бухгалтерского учета и налогообложения.

Первый блок вопросов касался порядка исчисления и уплаты авиастроительными предприятиями налога на добавленную стоимость с 1 января 2006 года. В своем выступлении начальник Отдела косвенных налогов Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России г. Цибизова О.Ф. особое внимание уделила применению налоговой ставки "0" процентов при экспорте товаров, в частности порядку подтверждения права на получение возмещения при налогообложении по "0" ставке с 1 января 2006 года, опре-

деленному новой редакцией статьи 165 Налогового кодекса Российской Федерации (ст.10 Федерального закона от 22.07.2005 № 117-ФЗ, ст.5 Федерального закона от 22.07.2005 № 119-ФЗ). В связи с этим были подробно освещены особенности налогообложения при перемещении товаров через таможенную границу Российской Федерации, в том числе и при отсутствии таможенного контроля и таможенного оформления.

В докладе были также затронуты вопросы, связанные с применением статьи 157 Налогового кодекса Российской Федерации, а именно особенности определения налоговой базы при осуществлении перевозок грузов железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом, а также определение территории Российской Федерации при осуществлении воздушных перевозок. Кроме этого, были рассмотрены вопросы уплаты налога на добавленную стоимость при приобретении патентов, лицензий на объекты интеллектуальной собственности, при выполнении маркетинговых услуг.

В первый день работы форума широко обсуждалась практика применения авиастроительными предприятиями главы 25 Налогового кодекса Российской Федерации с учетом изменений и дополнений (в ред. Федерального закона от 06.06.2005 №58-ФЗ), вступивших в силу с 1 января 2006 года. С докладом по этому вопросу выступила начальник Отдела налогообложения прибыли (дохода) Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России г. Буланцева В.А. В своем выступлении ею были затронуты такие проблемные вопросы, как признание амортизируемым имуществом капитальных вложений в предоставленные в аренду объекты основных средств в форме неотделимых улучшений, произведенных арендатором с согласия арендодателя, а также разный порядок амортизации капитальных вложений в арендованные объекты основных средств, стоимость которых возмещается и не возмещается арендодателем.

В течение доклада были даны подробные консультации по вопросу применения амортизационной премии по понесенным налогоплательщиком расходам на капитальные вложения в случаях достройки, дооборудования, модернизации, технического перевооружения объектов основных средств (кроме реконструкции).

В настоящее время применение амортизационной премии при проведении реконструкции не предусмотрено статьей 259 Налогового кодекса Российской Федерации, этот вопрос находится в стадии решения. При рассмотрении вопроса формирования прямых и косвенных расходов для целей налогового учета, особо было отмечено, что налогоплательщик самостоятельно определяет в учетной политике для целей налогообложения перечень прямых расходов, связанных с производством товаров (выполнением работ, оказанием услуг). Помимо этого, были даны отдельные поясне-

ния по признанию убытка от ценных бумаг организованного и неорганизованного рынка.

Большой интерес у участников форума вызвало сообщение о перспективах применения МСФО на территории Российской Федерации, а также о возникающих в связи с их применением проблемам: юридический статус МСФО, отсутствие официального перевода текста МСФО на русский язык, различия в законодательстве Российской Федерации и стран Европейского сообщества. В своем выступлении заместитель начальника Отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета г. Шнайдерман Т.А. значительное время уделила проекту нового федерального закона "Об официальном бухгалтерском учете". В частности, была озвучена позиция Минфина России по вопросу передачи функции разработки нормативных документов по бухгалтерскому учету саморегулируемым общественным организациям и закреплением за Минфином России только функций по определению основных направлений политики государства в области бухгалтерского учета, выработки концептуальных основ реформирования бухгалтерского учета, утверждению нормативных правовых актов по бухгалтерскому учету и обеспечению их соответствия требованиям Российского законодательства.

Неоднозначно участниками форума было принято известие о возможности принятия решения о подписи бухгалтерской отчетности только руководителем организации. Ввиду планируемых изменений функций Минфина России по нормативному регулированию бухгалтерского учета и отчетности становится очевидным, что решение многих вопросов по бухгалтерскому учету и бухгалтерской отчетности потребует профессионального суждения в рамках отрасли.

Были также освещены предстоящие изменения в Положении по бухгалтерскому учету "Учет активов и обязательств, стоимость которых выражена в иностранной валюте" ПБУ № 3/2000 по порядку отражения в бухгалтерском учете суммовых разниц.

В ходе обсуждения вступивших в силу с 1 января 2006 года изменений и дополнений в Положение по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" ПБУ № 6/01 были получены рекомендации по внесению изменений в учетную политику в части имущества, предоставленного в аренду, лизинг, а также в части активов стоимостью не более 20 тыс. руб. за единицу.

При рассмотрении вопросов, связанных в подготовкой годовой бухгалтерской отчетности за 2005 год, были затронуты вопросы, касающиеся правил формирования резерва по сомнительным долгам - как реализация требования осмотрительности, резерва на гарантийный ремонт - как условного факта хозяйственной деятельности, а также касающиеся регулярности проведения переоценок основных средств, применения требований рациональности и существенности при раскрытии информации в бухгалтерской отчетности.

Острую дискуссию вызвал вопрос признания и распределения нераспределенной прибыли организаций, а именно где в бухгалтерской отчетности следует раскрывать информацию по объявленным дивидендам, и в каком разделе баланса необходимо отражать нераспределенную прибыль, которую решено использовать на социальные нужды.

Последний блок вопросов был посвящен бухгалтерскому учету нематериальных активов и результатов НИОКР авиастроительными организациями. Подробно были освещены такие вопросы, как понятие интеллектуальной собственности в рамках действующего Российского законодательства, признание актива в качестве нематериального согласно требованиям Положения по бухгалтерскому учету "Учет нематериальных активов" ПБУ 14/2000 и их соответствие требованиям, установленным МСФО 38 "Нематериальные активы". В докладе было приведено много практических примеров, когда результаты хозяйственных операций не приводят к созданию или приобретению нематериальных активов.

Кроме этого, участники форума обсудили вопросы об условиях учета результатов НИОКР в качестве нематериальных активов организации и в составе нематериальных активов. Был также рассмотрен один из наиболее сложных для отрасли вопросов о том, какие виды работ можно отнести к категории НИОКР исходя из классификации НИОКР, приведенной в Положении по бухгалтерскому учету "Учет расходов на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы" ПБУ 17/02 в соответствии с главой 38 Гражданского законодательства Российской Федерации и Федеральным законом "О науке и государственной научно-технической политике".

Помимо этого, в докладе были раскрыты основные отличия между требованиями главы 25 Налогового кодекса и нормативными документами по бухгалтерскому учету в части признания нематериальных активов, полученных результатов НИОКР, и начисления амортизации по этим объектам учета.

Специалисты Министерства финансов РФ выразили удовлетворение от совместной работы с квалифицированными представителями бухгалтерского сообщества авиапромышленности, полученной информации по применению законодательных и нормативных актов в практической деятельности и о возникающих в связи с этим проблемах.

Участники форума поставили задачу перед Клубом авиастроителей создать профессиональную секцию бухгалтеров авиастроения с целью организации постоянной и планомерной работы по обмену опытом, выработке единого профессионального суждения по практическим вопросам, организации процесса обучения и повышения квалификации, межличностного общения.

Участники форума не согласились с предложением Клуба авиастроителей о проведении форумов ежегодно и предложили другую периодичность - два раза в год. Вторым форумом решено провести в третьей декаде сентября 2006 года.

Организаторы форума приглашают заинтересованных специалистов бухгалтерских служб принять участие в формировании перечня вопросов для обсуждения на Втором всероссийском форуме. Адрес для корреспонденции по всем вопросам, связанным с проведением форумов - buhg@as-club.ru

На сайте Клуба авиастроителей по адресу www.as-club.ru открыт специальный форум для общения бухгалтеров авиастроения с целью формирования профессионального суждения по актуальным проблемам бухгалтерского учета и налогообложения в отрасли.

*РОДИТЕЛЕВА Н.В.
разработчик ПБУ,
член Оргкомитета форума*

ТРЕТЬЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет

ОРГАНИЗАТОРЫ

Клуб авиастроителей
Некоммерческая организация «Авиакосмофонд»
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Московский государственный технический университет им. Н.Э.Баумана
Московский авиационный институт (Университет)
Московский авиационно-технологический институт (Университет) им. К.Э.Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

СПОНСОРЫ ОЛИМПИАДЫ

ММП «Салют»
ФГУП «ГосНИИАС»
СФ «АСТО – Гарантия» (ЗАО)
КБ «Нацпромбанк» (ЗАО)
ОАО НПП «ЭГА»
Рекламно-производственная фирма ГАРУСС
"МСЗ-САЛЮТ"
ОАО "Авиапром"
МИКОЯН Степан Анастасович

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Для почтовых отправок: 127015 Москва, ул. Бутырская, дом 46, стр. 1, Клуб авиастроителей". На конверте должна быть пометка: "Олимпиада".
Электронная почта: olymp@as-club.ru. Поле "тема" должно содержать пометку: "Олимпиада".
Телефон: (495) 945-86-00.
www.olymp.as-club.ru

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ ПЕРВОГО ТУРА ТРЕТЬЕЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

Решением Жюри определены победители первого тура Олимпиады. Ими стали:

БОРОВИКОВ ВЛАДИМИР
г. Усолье-Сибирское,
тема: "Самолеты короткого
взлета и посадки"

ВЛАСОВ СЕРГЕЙ
г. Мичуринск, тема: "Первые
трансатлантические перелеты"

ДЕДНЕВА АННА
г. Москва, тема: "Первые
трансатлантические перелеты"

ЖАВОРОНКОВ ВИКТОР
г. Москва, тема: "Лучшие
пассажирские лайнеры 20 века"

КАРАТЕЕВ ДМИТРИЙ
г. Москва, тема: "Роль авиации в
современной войне"

ЛОКТЕВ СЕРГЕЙ
г. Краснодар, тема: "Игорь
Сикорский в американский
период его конструкторской
деятельности"

МАЛЮТИН СЕРГЕЙ
г. Новокуйбышевск,
тема: "Незаменимый
"Кукурузник" У-2 и его вклад в
Победу над фашизмом"

МЕДВЕДЬ НИКОЛАЙ
г. Москва, тема: "Современные
стратегические
бомбардировщики"

СЕРГЕЕВ СТЕПАН
г. Москва, тема: "Истребители
третьего тысячелетия"

Оргкомитет и Жюри Олимпиады поздравляет вас, дорогие победители, и ждет от вас подтверждений о вашем участии во втором туре Олимпиады - Молодежном симпозиуме. Пожалуйста, свои подтверждения отправьте электронной почтой по адресу olimp@as-club.ru

Молодежный симпозиум и подведение итогов Олимпиады состоится 14 апреля 2006 года на 9-м Международном салоне "Двигатели 2006".

Жюри Олимпиады
источник: Клуб авиастроителей
18.03.06



СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ ОЛИМПИАДЫ!
обращайтесь в Клуб авиастроителей:
тел./факс: (495) 685-19-30, 685-26-30

О ЧЛЕНСТВЕ В КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Приглашение стать членом Клуба направляется Президентом Клуба на основании рекомендаций 2-х членов Клуба и решения Совета Клуба.

Клуб исходит из того, что получивший приглашение получает статус кандидата в члены Клуба.

Кандидат в члены Клуба вправе:

- отказаться от членства в Клубе;
- принять приглашение;
- посетить заседание Клуба, после чего принять решение о членстве в Клубе.

Принявший приглашение получает статус члена Клуба.

Член Клуба имеет право рекомендовать в Клуб любое количество известных ему людей, которых он считает достойными.

Члены Клуба, внесшие значительный вклад в развитие авиастроения, а также в развитие Клуба Авиастроителей, по решению Совета Клуба могут получить статус Почетного члена Клуба.

Для прекращения членства в Клубе достаточно желания члена Клуба, изложенного в письменной форме и направленного в адрес Президента Клуба.

Любые решения Совета Клуба могут быть обжалованы на заседании членов Клуба.

Президенту Клуба авиастроителей

РЕКОМЕНДАЦИЯ

Уважаемый господин Президент!

Рекомендую пригласить в члены Клуба авиастроителей

Фамилия, имя и отчество приглашаемого

Приглашение в Клуб прошу отправить по адресу:

Телефон (факс): _____

Текст рекомендации:

С уважением,

член Клуба _____

Фамилия, имя и отчество члена клуба, давшего рекомендацию

Подпись

Дата

Адрес для отправки Рекомендации:
109209, Москва, Сибирский проезд, д. 2, корп.10, Авиакосмофонд.

Тел.: (495) 685-19-30, 685-26-30

СОВЕТ КЛУБА
ПРОСИТ ЧЛЕНОВ
КЛУБА
РЕКОМЕНДОВАТЬ
ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ
ЛИЦ К УЧАСТИЮ В
КЛУБЕ И РАБОТЕ В
СЕКЦИЯХ КЛУБА.

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ МОСКОВСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКОЙ ОЛИМПИАДЫ ШКОЛЬНИКОВ

18 марта 2006 года в Москве, в Лицее №1550, прошла Московская региональная политехническая олимпиада школьников, организованная Клубом авиастроителей по поручению Правительства Москвы. В олимпиаде приняли участие 110 учащихся школ города Москвы, из которых: 65 чел. - учащиеся 10 класса и 45 чел. - учащиеся 11 класса.

Жюри Олимпиады в составе:

Председатель Жюри

- Москвитин М.Л., учитель физики, кандидат физико-математических наук

Члены Жюри

- Зазулов В.И., Первый Вице-президент Клуба авиастроителей, доктор технических наук, профессор

- Смирнова Г.Н., учитель математики

- Космакова Л.Н., учитель физики

- Головкина Л.А., учитель математики

постановило:

Считать победителями Московской региональной политехнической олимпиады школьников следующих участников:

1. Зотов Иван Андреевич, г. Москва, Северный округ ГОУ "Лицей №1550", учащийся 10 кл. - 33 балла

2. Серов Алексей Юрьевич, г. Москва Северный округ ГОУ "Лицей №1550", учащийся 10 кл. - 28 баллов

3. Зотов Алексей Иванович, г. Москва, Восточный округ ГОУ "Лицей №1502", учащийся 10 кл. - 22 балла

4. Зверев Алексей Сергеевич, г. Москва, Зеленоградский округ ГОУ "Гимназия № 1528", учащийся 11 кл. - 30 баллов

5. Масалов Кирилл Викторович, г. Москва, Юго-восточный округ ГОУ "Средняя общеобразовательная школа №1958", учащийся 11 кл. - 25 баллов

6. Пелепенко Иван Игоревич, г. Москва, Юго-западный округ ГОУ "Гимназия №1534", учащийся 11 кл. - 22 балла

7. Соловьев Константин Георгиевич, г. Москва Юго-западный округ ГОУ "Гимназия №1534", учащийся 11 кл. - 18 баллов

8. Казаков Андрей Дмитриевич, г. Москва, Юго-восточный округ ГОУ "Лицей №1524", учащийся 11 кл. - 18 баллов.

Поздравляем победителей Олимпиады!

*Клуб авиастроителей
22.03.06*

ЛИЦЕЙ №1550

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ЛИЦЕЙ №1550
ПРОВОДИТ КОНКУРСНЫЙ НАБОР УЧАЩИХСЯ В 8-Й, 9-Й И 10-Й КЛАССЫ**

В программе обучения общеобразовательная и профильная подготовка, ориентирующая выпускников на построение собственной профессиональной карьеры, связанной с инженерно-технической деятельностью и, прежде всего, в отраслях авиастроения. В 2005 году на базе лицея открыта Городская Экспериментальная Площадка, в рамках которой разрабатываются и внедряются новые методы создания и развития образовательной среды в системе "Школа-Вуз-Производство".

Набор в Лицей осуществляется по результатам письменных вступительных работ по математике, физике и русскому языку, проводимых в марте-апреле. Ежегодно с октября работают платные курсы по подготовке к поступлению в 9 и 10-й классы Лицея. Обучение бесплатное.

Партнеры Лицея: МГТУ им. Баумана, МАИ, МАДИ, МАТИ им. Циолковского, РГГУ, НП "Клуб Авиастроителей" и "Авиакосмофонд".

Адрес лицея: Москва, ул. Беговая, д. 19. ПРОЕЗД: станция метро "Динамо" или "Беговая", троллейбус № 1, 5, 20, 86 до остановки "Стадион "Юных пионеров"

Телефон для справок: (495) 945-86-00

Электронная почта: info@liceum1550.ru

**Дополнительную информацию можно получить на сайте
Лицея: www.liceum1550.ru**

АНКЕТА ЧЛЕНА КЛУБА

Уважаемые читатели, Члены Клуба авиастроителей!

Руководству Клуба интересно узнать Ваше мнение о работе Клуба авиастроителей. Прошу Вас ответить на вопросы Анкеты и выслать ее в Клуб по факсу (495) 685-19-30.

С.В.Гвоздев,
Исполнительный Вице-президент Клуба

УСТРАИВАЕТ ЛИ ВАС РАБОТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ?

ВАРИАНТЫ ОТВЕТА:

ДА

НЕТ

ВАШ ОТВЕТ:

ЧТО БЫ ВЫ ХОТЕЛИ ВИДЕТЬ В РАБОТЕ КЛУБА?

ВАШИ ПОЖЕЛАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ:

ГОТОВЫ ЛИ ВЫ ПРИНИМАТЬ УЧАСТИЕ В ОРГАНИЗАЦИИ СЕКЦИОННОЙ РАБОТЫ В КЛУБЕ?

ВАРИАНТЫ ОТВЕТА:

ДА

НЕТ

ВАШ ОТВЕТ:

Фамилия, имя, отчетство

Подпись, дата

XVII МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ПРИМЕНЕНИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБРАЗОВАНИИ»

С 28 по 29 июня 2006 года в рамках Конгресса «Информационные технологии в образовании» пройдет XVII Международная конференция «Применение новых технологий в образовании».

В конференции примут участие представители организации Computer Using Educators (США) и специалисты других стран. Официальные языки - русский и английский.

ОРГАНИЗАТОРЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Министерство образования и науки РФ
Российская академия образования
Министерство образования Московской области
Фонд новые технологии в образовании «БАЙТИК»
Центр новых педагогических технологий АНО
«ИТО»
COMPUTER USING EDUCATORS INC, USA

ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ

Конференция посвящена вопросам практического использования новых технологий в образовании и будет проводиться по следующим направлениям:

1. Теория и методика обучения информатике.
2. Информационные технологии в обучении.
3. Олимпиады и конкурсы по информатике
4. Дистанционное обучение.
5. Качество образования и методы его измерения.
6. Подготовка специалистов в области информатизации образования.
7. Разработка и экспертиза образовательных электронных ресурсов.
8. Информационно-образовательная среда учебного заведения.

ФОРМА УЧАСТИЯ

1. Устное выступление.
2. Устное выступление и публикация.
3. Публикация.

В программу конференции будут включены «круглые столы» для обсуждения проблем информатизации. Состоится выставка-ярмарка учебников, программных и технических средств и другие мероприятия.

Заявку на участие в работе конференции и тезисы докладов необходимо выслать по электронной почте до 30 мая 2006 года в адрес оргкомитета конференции по адресу: bytic@ttk.ru

Участие в конференции без публикации тезисов – бесплатно.

Проезд, проживание и питание участниками оплачивается самостоятельно. По желанию участника Оргкомитет может забронировать место для проживания при подаче заявки до 15 июня 2006 г.

Рекламные материалы для публикации в материалах конференции должны быть предоставлены до 30 мая 2006 г.

ОРГКОМИТЕТ

г. Троицк, Московская область, Сиреневый бульвар, д.11, Фонд «Байтик».

Тел/факс: (495)330-96-32, (495)334-03-67, (495) 334-57-81

Эл. почта: bytic@ttk.ru
сайт www.bytic.ru

источник: www.bytic.ru

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КАНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги: Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель России,
члена Клуба авиастроителей
Владимир Николаевич Кондауров.

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов
Москвы

ТЕХНОЛОГИЯ СОЗДАНИЯ НЕРАЗЪЕМНЫХ СОЕДИНЕНИЙ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ГТД

Ю.С. Елисеев, С.Б. Масленников, В.А. Гейкин, В.А. Поклад; под общ. ред. С.Б.Масленникова. – М.: Наука и технология, 2001. – 544с., ил.

В книге описаны физико-химические основы металловедения никелевых и титановых сплавов и коррозионностойких сталей, а также физические свойства сталей и сплавов, лежащие в основе технологий получения сварных и паяных соединений. Большое внимание уделено технологиям и оборудованию современного производства. Для инженеров-материаловедов, технологов и конструкторов авиационного, энергетического и судового машиностроения.

ТЕХНОЛОГИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ДИАГНОСТИКИ И РЕМОНТА ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ. Учебное пособие.

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов. – М.: Высшая школа, 2002. – 55с.

В учебном пособии изложены вопросы надёжности и увеличения ресурса авиационных газотурбинных двигателей (ГТД). Для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению "Авиа - и ракетостроение" и специальности "Авиационные двигатели и энергетические установки".

ТЕОРИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК. Учебник для вузов.

Ю.С. Елисеев, Э.А. Манушин, В.Е. Михальцев и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2000. – 640с.

В учебном пособии изложены основы проектирования стационарных и транспортных газотурбинных и комбинированных установок. Для студентов специальности "Турбостроение", а также для инженерно-технических работников, занимающихся проектированием стационарных и транспортных ГТУ.

ПРОИЗВОДСТВО ЛОПАТОК ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Крымов В.В., Елисеев Ю.С., Зудин К.И.; под ред. В.В. Крымова. – М.: Машиностроение/ Машиностроение-Полет, 2002. 376с., ил.

Рассмотрены конструктивные особенности и технология производства лопаток ГТД сложнейших высоконагруженных деталей, от работы которых в значительной степени зависят надёжность и долговечность двигателей. Книга предназначена для инженеров-двигателестроителей.

ХИМИКО-ТЕРМИЧЕСКАЯ ОБРАБОТКА ЖАРОПРОЧНЫХ СТАЛЕЙ И СПЛАВОВ

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С. – М.: Интермет Инжиниринг, 2001. – 622с., ил.

Рассмотрены вопросы теории газовой коррозии, методы защиты от нее жаропрочных сплавов, процессы формирования жаростойких покрытий. Предназначена для научных и инженерно-технических работников.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45