

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 3 (27), март 2007 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	27
ОБЗОР ПРЕССЫ	39
ИНТЕРВЬЮ	84
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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**, чтобы оформить подписку на Бюллетень Клуба авиастроителей.

подробности
на **95**
стр.



ASME TURBO EXPO-2007 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

МОНРЕАЛЬ, КАНАДА 14.05.2007—17.05.2007

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS и OAK развивают сотрудничество	3	"Гражданских самолетов Сухого" продадут на миллиарды	13
В России будет сформирован гособоронзаказ на 2008–2010 годы в рамках трехлетнего бюджета страны	3	Заказ на 30 Ан-124-100М-150 окупит затраты на восстановление производства	13
Портфель заказов на российское вооружение достиг \$30 млрд. – Путин	4	"Трансаэро" ставит на SuperJet	14
Глава Роспрома обещает радикальные перемены в структуре ОПК	4	Интересы ГК "Волга-Днепр" по производству АН-124 "Руслан" будут лоббироваться в Думе	14
Россия бьет рекорд в торговле оружием	5	"Авиакору" продлили кредит	14
Уточнение условий тендера	5	Между Россией и Индией пролетел китайский истребитель	15
OAK корректирует прогноз производства пассажирских самолетов	6	"Камов" подписал контракт с японской Morikava Shoji Kaisha о поставке вертолета Ка-32А11ВС в грузопассажирском варианте	15
Сергей Иванов оставил Китай	6	ММЗ "Маяк" восстановлен в Едином государственном реестре юридических лиц	15
Россия способна самостоятельно изготавливать компоненты электроники военного и гражданского назначения, уверен Иванов	7	ЛУКОЙЛ увлекся генерацией	16
Предприятия оборонно-промышленного комплекса России в 2006 году получили прибыль в размере 26 млрд рублей – Минпромэнерго	7	УОМЗ примет участие в международном промышленном форуме Geofrum+ 2007	16
Ту-334 построим "всем миром"	8	ВЭБ профинансирует SuperJet-100	16
"Авиастар-СП" увеличил товарные объемы		Ту-334 летит в кооперацию	17
"Аэрофлот" выбрал самолеты из Европы	9	ОАО "Туполев" собрало заявки на 206 самолетов Ту-334	17
Летом 2007 года российские производители получат заключение на серийный выпуск УБС Як-130	9	Авиаторы шутят	18
Казанские моторостроители заняли 1 млрд. рублей на публичном рынке	9	"ВСМПО-Ависма" может сократить поставки Airbus	18
Региональный самолет SuperJet-100 в 2008 году будет запущен в серию	10	Титанические планы	19
Рособоронэкспорт" в 2007 г. рассчитывает сохранить динамику поставок за рубеж военной продукции	10	"Газпромавиа" выбрало европейский вертолет	19
S7 Airlines возьмет в лизинг Ту-204СМ	10	SSJ меняет виртуальные "Ту" и "Илы"	20
Авиастроители попали во внешнее управление	10	Путин поручил создать "Узросавиа"	20
Путин требует создать навигационную систему лучше и дешевле GPS	11	Военно-воздушные силы Индии подписали контракт на модернизацию 78 истребителей МиГ-29	21
Сотрудничество с Россией содействует освоению Венесуэлой современных технологий в военной области	11	В России введен в эксплуатацию не имеющий аналогов в Европе открытый испытательный стенд авиационных двигателей	21
Россия и Италия подписали протокол о сотрудничестве в реализации программы SuperJet-100	11	"Внешэкономбанк" может войти в уставный капитал ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" до конца 2007 г.	21
"ВСМПО-Ависма" займется непрофильным бизнесом	12	29 марта начнется размещение облигаций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" общим объемом 5 млрд. руб.	21
Россия способна увеличить масштабы сотрудничества с Европой в сфере авиастроения – представитель Роспрома	12	Ценообразование на стратегические материалы в России требует государственного регулирования – Ю.Елисеев	22

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за март 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS И ОАК РАЗВИВАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО

Европейская аэрокосмическая и оборонная группа EADS и российская "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) подписали четыре соглашения о дальнейшем развитии программ сотрудничества. В основу соглашений легли рекомендации созданной в конце прошлого года рабочей группы на высшем уровне.

Первое соглашение определяет условия партнерства по программе Airbus A350 XWB. Компания Airbus предлагает российской промышленности выполнение 5% объема работ по проектированию и производству планера этих самолетов. В настоящее время ведутся переговоры о том, какие именно компоненты самолета будут разрабатываться и производиться в России.

Второе соглашение предусматривает создание в Дрездене (Германия) совместного предприятия для организации создания в подмосковном городе Луховицы и в Дрездене центров по конвертации пассажирских самолетов семейства Airbus A320 в грузовые.

Третье соглашение предполагает проведение совместного исследования рынка самолетов грузовой авиации и перспектив сотрудничества EADS и российской промышленности в этой сфере.

Четвертое соглашение закрепляет перемены в составе акционеров Инженерного центра ECAR (Engineering Centre Airbus Russia): в рамках соглашения ОАК выкупает долю группы компаний "Каскол".

Соглашения подписали: со стороны EADS - исполнительный директор EADS Том Эндерс (Tom Enders), исполнительный директор Airbus Фабрис Брежье (Fabrice Bregier) и исполнительный директор входя-

щей в состав EADS компании Elbe Flugzeugwerke GmbH (EFW) Андреас Шперль (Andreas Sperl); со стороны Объединенной авиастроительной корпорации - президент ОАК Алексей Федоров.

EADS - глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2006 году доход EADS составил 39,4 миллиардов евро; на предприятиях концерна работает более 116 000 человек. В состав EADS входит самолетостроительная компания Airbus, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium - европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo. EADS является крупнейшим партнером в консорциуме Eurofighter, реализует программу создания военно-транспортного самолета A400M и является акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

Объединенная авиастроительная корпорация (- ОАК) - головная компания группы ведущих российских авиастроительных предприятий, заводов и конструкторских бюро, обеспечивающая полный цикл работ по созданию, производству и поддержке в эксплуатации авиационной техники гражданского и военного назначения. Ожидается, что доход ОАК в 2007 году составит 3 миллиарда евро. В настоящее время действуют программы: семейство Су-30, семейство МиГ-29, Як-130, SSJ-100, Ту-204, Ил-96 и Ил-76.

*источник: компания "EADS"
22.03.07*

В РОССИИ БУДЕТ СФОРМИРОВАН ГОСОБОРОНЗАКАЗ НА 2008-2010 ГОДЫ В РАМКАХ ТРЕХЛЕТНЕГО БЮДЖЕТА СТРАНЫ

На заседании Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ в качестве второго вопроса повестки дня предстоит обсудить формирование гособоронзаказа на три года - на 2008-2010 годы, сообщил 14 марта первый вице-премьер Сергей Иванов, открывая заседание ВПК.

Он отметил, что новый гособоронзаказ должен быть сформирован в рамках трехлетнего бюджета страны. В этой связи первый вице-премьер попросил, чтобы все выступающие от Минэкономразвития, Минфина, Минобороны и других силовых ведомств в своих докладах обратили внимание, прежде всего,

на вопрос выполнения госпрограммы вооружения на 2007-2015 годы.

"Эта программа поставлена в число приоритетных, указания президента по поводу неукоснительного выполнения всех срезов программы даны, мы должны в трехлетнем измерении рассмотреть это и рекомендовать комиссии по бюджетным проектам для вынесения уже в общий бюджет страны", - заключил первый вице-премьер.

*источник: АРМС-ТАСС
14.03.07*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА РОССИЙСКОЕ ВООРУЖЕНИЕ ДОСТИГ \$30 МЛРД. – ПУТИН

Фактический портфель заказов на российскую военную продукцию в 2006 г. достиг 30 млрд. долл., сообщил президент РФ Владимир Путин на заседании комиссии по вопросам военно-технического сотрудничества с зарубежными странами в Ново-Огарево.

Глава государства отметил, что "стабильный рост объемов военного экспорта показывает, что Россия уверенно занимает место среди лидеров мирового рынка вооружений", передает радиостанция "Маяк".

В.Путин подчеркнул: "Сегодня у нас есть все условия, чтобы развить успех". По словам президента, за рубежом в цене сегодня не только российская боевая авиация, но и средства ПВО, военно-морская техника, а также противотанковые комплексы. В.Путин обратил внимание, что после подписания им в январе 2007 г. указа "единственным в России экспортером вооружений и военной техники стал Рособоронэкспорт". В связи с этим остальные 22 субъекта военно-технического сотрудничества должны сосредоточить внимание на повышении оперативности и качества поставок запчастей и агрегатов, а также предоставляемых сервисных услуг, заметил президент.

Напомним также, что ранее директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству России Михаил Дмитриев сообщил, что Россия в 2006 г. заключила контрактов на экспорт военной техники на сумму 14 млрд. долл. В минувшем году основная

доля экспорта пришлась на авиацию, а также на системы противовоздушной обороны. Валютная выручка России в 2006 г. составила 8 млрд. долл.

В 2006г. вооружение поставлялось в 64 страны мира. При этом наиболее весомым направлением российского оружейного экспорта являются страны Центральной, Восточной и Южной Азии, доля которых в общем объеме составила более 65%, достигнув в денежном выражении 4,2 млрд. долл. При этом основными партнерами России в регионе он назвал Индию, Китай, Вьетнам и Южную Корею.

Также, по словам М.Дмитриева, значительно возросла доля экспорта в государства Ближнего и Среднего Востока, а также Северной Африки - более 21% экспорта от общего объема.

Между тем уже в 2007 г. было заключено несколько контрактов на поставки военной техники за рубеж. Сейчас Россия ведет переговоры о поставках новейших зенитно-ракетных комплексов (ЗРК) С-400, поставленных на вооружение в 2006г. в РФ, с Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ). По словам М.Дмитриева, в будущем и другие страны могут проявить интерес к данной системе противовоздушной обороны.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
20.03.07*

ГЛАВА РОСПРОМА ОБЕЩАЕТ РАДИКАЛЬНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ В СТРУКТУРЕ ОПК

Структура оборонно-промышленного комплекса (ОПК) будет радикально меняться, заявил в четверг глава Роспрома Борис Алешин.

"В ближайшее время могут быть приняты более энергичные меры по акционированию предприятий. Такая форма, как Федеральное государственное унитарное предприятие, - полностью архаична, она себя исчерпала", - заявил Б.Алешин на конференции по проблемам ОПК, которая проходит в четверг в Москве на базе ММПП "Салют".

По его словам, акционирование оборонных предприятий позволит более гибко управлять предприятиями, расширяет возможности привлечения дополнительных финансовых ресурсов и позволяет более эффективно ими распоряжаться.

Реструктуризация отрасли - абсолютно магистральный путь с целью концентрации ресурсов, создания более благоприятных условий для конкуренции и создания более эффективных инструментов для использования ресурсов в интересах производства конечной продукции.

Б.Алешин заявил, что речь не идет о продаже оборонных предприятий или их приватизации. "Имеется в виду, что 100% предприятий будут закрепляться в государственной собственности. Это - своего рода государственная форма управления", - сказал Б.Алешин.

По его словам, форма государственных унитарных предприятий неэффективна и ставит предприятия в неординарные условия.

"Система должна быть идентичной. В частности, должна быть идентичной система отчетности. Никог-

да ФГУП не придет к системе отчетности международной, в результате никогда к нему не придут инвесторы", - сказал Б.Алешин.

По его словам, система ФГУПов не позволяет эффективно использовать государственные и собственные средства предприятий. "Я утверждаю: на сегодняшний день эффективность использования бюджетных средств и своих собственных, в том числе и в военно-промышленном комплексе, крайне низка", - сказал Б.Алешин.

По его мнению, "предприятия не изменились, их структура осталась архаичной, они не смогли создать эффективную систему трансформации ресурсов в новой конкурентной среде".

Б.Алешин сообщил также, что начиная с 2006 года на развитие машиностроительных отраслей промышленности в России направляется около 30 млрд рублей. По его словам, основная доля этих средств идет на развитие оборонного сектора.

Отвечая на вопрос журналистов о том, имеет ли перспективы проект создания стратегической ракеты морского базирования "Булава", Б.Алешин сказал, что решение проблем при создании этого комплекса "обеспечено всеми необходимыми средствами". "И эта задача будет решена", - сказал Б.Алешин.

По его словам, оборонный характер темы не позволяет дать более развернутый ответ на данный вопрос.

*источник: ИА "Интерфакс-АВН"
15.03.07*

РОССИЯ БЬЕТ РЕКОРД В ТОРГОВЛЕ ОРУЖИЕМ

С минуты молчания началось заседание комиссии по военно-техническому сотрудничеству (ВТС) под председательством Владимира Путина. Президент поручил правительству и лично премьеру Михаилу Фрадкову провести тщательное расследование трагедий в Кемеровской области и в Краснодарском крае, а также недавней авиакатастрофы в Самаре. Комиссия подвела итоги ВТС за 2006 год. Для российских экспортеров вооружений и военной техники они оказались рекордными.

Рекордные показатели - это \$6.5 млрд. (на 20% больше, чем в прошлом году). Первый вице-премьер правительства Сергей Иванов, глава Рособоронэкспорта Сергей Чemezov, директор Федеральной службы по ВТС Михаил Дмитриев по праву могли бы записать этот успех на свой счет. Однако президент был сдержан в оценках. Казалось, Путину важнее поставить новые задачи в торговле оружием, а не отметить отличившихся. Впрочем, и задачи были поставлены, и отличники отмечены.

Главным приоритетом президент считает развитие новых форм кооперации с иностранными государствами. По Путину, необходимо сосредоточиться на "совместной разработке и последующем серийном производстве вооружений как для собственных нужд, так и на экспорт". Со многими странами такие договоренности есть. Пример - Индия, с которой договорились о строительстве самолета пятого поколения. Теперь эти договоренности "нужно быстрее переводить в практическую плоскость".

Еще одно перспективное направление - развивать отношения с государствами СНГ и членами Организации договора о коллективной безопасности (ОДКБ). По итогам 2006 года экспорт российского оружия в эти страны увеличился вдвое. В передовиках торговли, по выражению Путина, "наряду с Рособоронэкспортом" значатся корпорация "МиГ" и НПО "Машиностроение". Тут президент напомнил, что портфель заказов на ближайшую перспективу составляет \$30 млрд. Интерес западных покупателей сегодня держится на российских системах ПВО, военно-морской технике и противотанковом оружии.

УТОЧНЕНИЕ УСЛОВИЙ ТЕНДЕРА

В Бангалор прибыли представители российского Научно-производственного объединения (НПО) "Сатурн" и французской компании СНЕКМА (входит в группу "Сафран").

Цель визита связана с уточнением последних деталей тендера по совместной разработке с предприятием GTRE (Gas Turbine Research Establishment) Минобороны Индии двигателя "Кавери" для легкого истребителя "Теджас". Тендер на разработку двигателя "Кавери" был объявлен в 2005 г., после того как стало понятно, что самостоятельно разработать двигатель Индия не в состоянии.

Первоначально в конкурсе приняли участие НПО "Сатурн", французская компания СНЕКМА и американская "Пратт энд Уитни". Предпочтение было отдано американской фирме, которая к январю 2006 г. пла-

- 18 января я подписал указ об изменении структуры российского экспорта вооружений и военной техники, - подчеркнул Путин. - Согласно ему у нас остается единственный экспортер вооружений и военной техники - Рособоронэкспорт. Надеюсь, что он сможет в полном объеме выполнить стоящие перед ним задачи по экспорту российской продукции военного назначения.

По указу президента право самостоятельной экспортной деятельности потеряли 22 субъекта ВТС. Однако это не лишает их права заниматься одним, возможно, самым главным на сегодняшний день, направлением сотрудничества: поставками запчастей и послепродажным обслуживанием ранее поставленной техники. Это направление глава государства сегодня считает стратегическим в вопросах ВТС. Как говорят эксперты, многие проблемы с продвижением нашей продукции на внешний рынок связаны с опасениями покупателей в том, что они своевременно не будут получать запчасти к закупленной технике и вооружениям.

В 2006 году российское вооружение поставлялось в 64 страны мира. Наиболее активными покупателями являются страны Центральной, Восточной и Южной Азии, доля которых в общем объеме составила более 65% (в денежном выражении \$4.2 млрд.). Основными партнерами России в регионе являются Индия, Китай, Вьетнам и Южная Корея. В этом году значительно возросла доля экспорта в государства Ближнего и Среднего Востока, а также Северной Африки - более 21% от общего объема экспорта.

Между тем уже в 2007 году было заключено несколько контрактов на поставки военной техники за рубеж. Сейчас Россия ведет переговоры о поставках новейших зенитно-ракетных комплексов (ЗРК) С-400, поставленных на вооружение в 2006 году в самой России, с Объединенными Арабскими Эмиратами (ОАЭ).

*источник: газета "Финансовые Известия"
21.03.07*

нировала организовать совместное индийско-американское предприятие с долями 50:50. Однако производитель двигателей - корпорация HAL - не согласилась с предложенной схемой производства "Кавери", ограничивавшей индийского производителя в доступе к передовым технологиям. В декабре прошлого года были выпущены новые тендерные требования, которые "Пратт энд Уитни" больше не направлялись. Всего планируется произвести около 300 двигателей "Кавери". Стоимость проекта, рассчитанного на 4-5 лет, оценивается в 1 млрд. евро.

*источник: газета "ВПК"
14.03.07*

ОАК КОРРЕКТИРУЕТ ПРОГНОЗ ПРОИЗВОДСТВА ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) скорректировала перспективный план производства магистральных пассажирских самолетов на ближайшие пять лет. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По данным собеседника, обновленный перспективный план производства пассажирских самолетов на предприятиях ОАК недавно был направлен на рассмотрение Военно-промышленной комиссии (ВПК) при Правительстве РФ.

"Представленный ОАК на рассмотрение ВПК перспективный производственный план на период 2008-2012 гг. предусматривает изготовление на российских авиационных заводах более 450 магистральных пассажирских самолетов различного класса", - сказал собеседник.

Он уточнил, что речь идет об изготовлении более 50 Ту-334 (решается вопрос о возобновлении серийного производства), более 100 Ту-204/214, 20 Ил-96, более 200 самолетов региональных самолетов SuperJet-100, разрабатываемых ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", и более 70 самолетов Ан-148.

СЕРГЕЙ ИВАНОВ ОСТАВИЛ КИТАЙ

Министр обороны Анатолий Сердюков сменил первого вице-преьера Сергея Иванова на посту сопредседателя российско-китайской межправкомиссии по военно-техническому сотрудничеству (ВТС). Аналогичное решение ожидается и по российско-индийской комиссии по ВТС. В предвыборный год переключение внимания одного из потенциальных преемников Владимира Путина на внутренние дела вполне закономерно, считают эксперты.

Непосредственным руководством военно-техническим сотрудничеством России с крупнейшими покупателями отечественного оружия - Китаем и Индией - будет заниматься назначенный в феврале министром обороны Анатолий Сердюков. Как сообщил источник в правительстве, распоряжение о назначении Сердюкова сопредседателем российско-китайской комиссии по ВТС премьером уже подписано на днях, а аналогичную российско-индийскую комиссию министр обороны возглавит в скором времени.

Первый вице-премьер Сергей Иванов, как председатель военно-промышленной комиссии и член комиссии по ВТС при президенте, продолжит заниматься вопросами ВТС, поясняет еще один источник в правительстве. Но непосредственной работой с двумя крупнейшими клиентами оборонки, на которых приходится примерно 70% российского экспорта, займется Сердюков.

Среди неотложных проблем, которые предстоит решить министру, - вопрос о реализации контракта 2004 г. по поставкам в Китай транспортных самолетов Ил-76 на сумму в \$1,1 млрд, поскольку по прежним ценам и в прежние сроки его выполнение оказалось невозможным, считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. С Индией же предстоит заключить конкретные соглашения о разработке нового военно-транспортного самолета МТА и

"Представленные в ВПК планы пока не рассмотрены на заседаниях ВПК, но в соответствии с протокольным решением предыдущего заседания представленные ОАК материалы должны быть рассмотрены в течение марта текущего года", - сказал собеседник.

По его сведениям, на заседании ВПК должен также рассматриваться и вопрос участия государства в реализации производственных планов ОАК в области гражданской авиации с целью выведения авиационной промышленности страны из кризисного положения и обеспечения российских авиакомпаний отечественными магистральными самолетами в возможно ближайшее время.

"На ВПК будет рассмотрен вопрос финансирования производства указанного выше количества магистральных самолетов и по решению этого вопроса можно будет сделать вывод о реалистичности выполнения производственных планов ОАК по гражданской авиационной технике", - считает собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
20.03.07*

истребителя пятого поколения, предварительная договоренность о чем была достигнута Ивановым во время визита президента Путина в Индию в январе, говорит эксперт. О том, что переход к совместным разработкам новых вооружений является важнейшей задачей, заявил вчера на заседании президентской комиссии по ВТС Владимир Путин.

Иванов в качестве первого вице-преьера уже принял участие в коллегиях нескольких подопечных ведомств - Минтранса, Росатома и Минсвязи. В своих выступлениях он делал акцент на необходимость развития инфраструктурных проектов в интересах экономики и граждан, напоминает член экспертного совета при Минобороны Руслан Пухов. Иванова теперь заботят проблемы проведения дорог и телефонной связи в десятки тысяч российских поселков, лишенных этих благ цивилизации. Очевидно, что на фоне проектов развития атомной энергетики, транспортных сетей и доступа к Интернету ВТС имеет меньшее значение, отмечает Пухов.

Торговля оружием - тема, которая не очень интересует население, и обеспечение всех граждан России связью, конечно, является более выгодной темой для раскрутки потенциального преемника президента, полагает замдиректора "Левада-центра" Алексей Гражданкин. Новая должность Иванова уже не предполагает необходимости частых внешнеполитических контактов, которые ранее были одной из важнейших задач вице-преьера, и очевидно, что и в сфере внешней политики активность Иванова в предвыборный год уменьшится, говорит эксперт Института мировой безопасности Иван Сафранчук.

*источник: газета "Ведомости"
21.03.07*

РОССИЯ СПОСОБНА САМОСТОЯТЕЛЬНО ИЗГОТАВЛИВАТЬ КОМПОНЕНТЫ ЭЛЕКТРОНИКИ ВОЕННОГО И ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ, УВЕРЕН ИВАНОВ

Россия считает нецелесообразным с точки зрения безопасности закупать компоненты электроники военного назначения за рубежом, сообщил 21 марта, открывая выездное заседание ВПК, первый вице-премьер Сергей Иванов.

По его словам, "важнейшим из новых направлений в создании современной "начинки" электроники военного назначения является разработка и производство твердотельных СВЧ-электронных компонентов". "На их базе построены активные фазированные антенные решетки для ЗРС и перспективных комплексов фронтовой авиации, - пояснил Иванов. - Именно эти компоненты обеспечивают функционирование РЛС различного назначения". Аналогичная элементная база широко применяется в системах спутниковой навигации, в том числе в системе ГЛОНАСС. "Здесь просматривается большой рынок продукции, что и позволяет перейти от опытного к серийному производству", - уверен Иванов.

"Думаю, все присутствующие хорошо понимают, что закупать такие компоненты за рубежом в необходимых нам количествах крайне нежелательно с точки зрения обеспечения национальной безопасности", - подчеркнул первый вице-премьер. "Тем более, что отдельным предприятиям удалось сохранить и развить необходимый технологический научный задел для развертывания серийного производства подобных элементов", - сказал он. На одном из таких предприятий - ОАО "Светлана", где проходит заседание, - "мы увидели образцы отечественного оборудования, которое позволяет изготавливать материалы для СВЧ-приборов, не уступающие мировому уровню", указал Иванов.

Он отметил, что в России "и раньше в СССР, делали в единичных экземплярах уникальные изделия, но, к сожалению, так и не смогли довести их до промышленного изготовления". "Сейчас ситуация меняется к лучшему, - констатировал вице-премьер.

- На предприятии "Светлана", к примеру, эту проблему в основном решить удалось".

По его словам, "чтобы и дальше развивать этот процесс, на сегодняшнем заседании будет рассмотрен вопрос создания отечественных технологий, материалов и твердотельных СВЧ-электронных компонентов для перспективных систем военного и гражданского назначения". Кроме того, планируется обсудить "основные проблемы, связанные с организацией процесса перехода от опытного к серийному производству современных СВЧ-приборов, в том числе это касается гражданского сектора, это огромный рынок связи".

В выездном заседании принимают участие министр обороны Анатолий Сердюков, министр образования и науки Андрей Фурсенко и первый заместитель председателя ВПК Владислав Путилин.

Объединение "Светлана" - ведущее предприятие российского ОПК, инфраструктурное звено инновационной деятельности, обеспечивающее условия для внедрения научных разработок и выхода инновационных продуктов на рынок. В основном "Светлана" ориентируется на производство полупроводников: светодиодов, лазеров, СВЧ-приборов. Последние используются в военной отрасли при производстве фазированной антенной решетки. Название "Светлана" было дано предприятию в самом начале его образования - в 1913 году - от прибора "световая лампа накаливания".

Сотрудники "Светланы" сообщили ИТАР-ТАСС, что гражданское применение полупроводников важно при решении в России проблемы экономии электроэнергии, освещения; обеспечении беспроводного доступа к интернету, телефонным коммуникациям из любой точки страны.

*источник: АРМС-ТАСС
21.03.07*

ПРЕДПРИЯТИЯ ОБОРОННО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ В 2006 ГОДУ ПОЛУЧИЛИ ПРИБЫЛЬ В РАЗМЕРЕ 26 МЛРД РУБЛЕЙ – МИНПРОМЭНЕРГО

Общая сумма прибыли предприятий оборонно-промышленного комплекса России в 2006 году составила 26 млрд рублей, сообщил в четверг директор департамента ОПК Минпромэнерго Юрий Коптев.

"2006 год оборонно-промышленный комплекс завершил с темпом роста в 109,8%. Общая сумма прибыли по оборонно-промышленному комплексу составила 26 млрд рублей", - сообщил Ю.Коптев, который в четверг принял участие в конференции по проблемам ОПК, состоявшейся на базе ММП "Салют" в Москве.

По словам Ю.Коптева, в 2006 году произошел провал по объему производства в судостроительной промышленности, который составил 84% от уровня предыдущего года. По его данным, в судостроении обеспечена прибыль в размере 1,8 млрд рублей.

Ю.Коптев подчеркнул, что получаемая предприятиями ОПК прибыль не позволяет кардинально решить проблемы технического перевооружения производства. Ю.Коптев считает, что здесь оборонно-промышленному комплексу не обойтись без мощной поддержки государства.

"Сегодня по отрасли износ оборудования в среднем составляет 67%. Есть сектора, где этот показатель еще хуже, в частности в радиоэлектронном комплексе износ оборудования составляет 74%", - сказал Ю.Коптев.

По его словам, одной из форм государственной поддержки оборонных предприятий может быть субсидирование процентных ставок по кредитам.

"Если бы, например, мы сегодня смогли обеспечить субсидированием процентных ставок по кредитам около 400 крупнейших предприятий промышленности, то государственные затраты на это составили бы около 12 млрд рублей. Но при этом генерируется возможность привлечения дополнительных внебюджетных ресурсов в размере 170 млрд рублей", - сказал Ю.Коптев.

Он сообщил, что объем привлеченных внебюджетных инвестиций в ОПК составил в минувшем году менее 2 млрд рублей.

*источник: ИА "Интерфакс-АВН"
15.03.07*

ТУ-334 ПОСТРОИМ "ВСЕМ МИРОМ"

Продолжает понемногу раскручиваться история столь перспективного, столь и многострадального проекта производства на ФГУП "КАПО им. С.П. Горбунова" (КАПО) ближнемагистрального самолета Ту-334. Теперь решено, что лайнер мы будем строить в широкой, прямо как в советские времена, кооперации. Как сообщается, Роспром РФ и правительство Татарстана пересмотрели изначальную концепцию строительства Ту-334, предполагавшую замкнутый цикл производства на КАПО.

Напомним, Ту-334 как потенциальный казанский продукт был презентован на КАПО 22 ноября прошлого года. Этот "борт" был собран на Киевском авиазаводе совместно с КАПО, есть еще один летный экземпляр, еще два используются для наземных испытаний. Предусмотрен широкий модельный ряд Ту-334. Самолет сертифицирован в декабре 2003 года и отвечает всем возможным требованиям по шуму, обслуживанию, безопасности и так далее.

Лайнер находится в той же "линейке" туполевских машин, что и строящиеся серийно среднемагистральные Ту-204 и Ту-214, и на 60% схож с ними кабиной, авионикой, интерьером, салоном и так далее.

Как заявлялось, у Ту-334 - отличные перспективы на продаваемость. ОАО "Туполев" и КАПО подписали договоры на производство, поставку и послепроизводственный сервис 55 машин с шестью российскими авиакомпаниями, а еще с 34 авиаперевозчиками имеются договоры о намерениях на 290 самолетов.

С Ту-334 в Казани вообще связывают самые светлые надежды. Например, 27 февраля на коллегии Министерства торговли и внешнеэкономического сотрудничества РТ весьма оптимистично выступил заместитель генерального директора КАПО по маркетингу, внешнеэкономической деятельности и сбыту Ильдар Мингалеев. По его словам, на переговорах с иранскими и сирийскими компаниями были достигнуты договоренности о возможных поставках в эти страны 25 Ту-214 и 61 Ту-334. Впрочем, тогда же участвовавший в работе коллегии Премьер-министр РТ Рустам Минниханов усомнился в способности КАПО реализовать эти далеко идущие планы: "Необходимо наладить серийный выпуск. А пока производство Ту-214 составляет две машины в год. На создание одного самолета уходит не менее 20 месяцев, "потолок" завода - 4 машины, а чтобы выйти на безубыточный уровень, необходимо делать ежегодно, как минимум, 5 самолетов". По словам Премьер-министра, на КАПО необходимо произвести оптимизацию производства

и реформировать маркетинг. Модернизация КАПО - насущная необходимость и по словам генерального директора предприятия Наиля Хайруллина: "В последние десять лет на обновление основных фондов завода не выделялось ничего. Но сейчас есть программа, согласно которой мы потихоньку закупает новейшее оборудование... И, конечно, будем увеличивать персонал, в ближайшее время - хотя бы тысячу человек..."

Сегодня стало известно, что к серийному производству Ту-334 предполагается привлечь не менее двадцати предприятий, но точный состав их пока не определен. Возможно, среди них будут киевский завод "Авиант", ульяновский "Авиастар-СП", таганрогский "ТАВИА", самарский "Авиакор".

"Вид" попросил прокомментировать ситуацию советника Премьер-министра РТ Назира Киреева:

"Первое. Собственно, никакой такой старой концепции "автономного" производства и не было. Чтобы строить серийно Ту-334, персонал завода надо увеличить, наверное, вдвое и провести почти полное переоснащение предприятия. Разве что за исключением участков, ответственных за сборку фюзеляжа, поскольку он и у Ту-214, и у Ту-334 почти одинаковый.

Второе. Нужны средства. По самым минимальным подсчетам, для подготовки производства требуется 7 миллиардов рублей. Государство их не даст, банки - тоже. Я уже не говорю о том, что Ту-334 сможет воплотиться в реальность только если на него будет более выгодная, по сравнению с аналогами - западным секонд-хендом - цена. Не на 1-2 миллиона меньше, а примерно процентов на 30, а может быть, и больше. А если цена будет приближаться к 30-35 миллионам долларов, то авиакомпании не будут брать этот самолет.

Третье. Самолет, вообще-то говоря, летает, проведена подготовка производства. И почему бы нам не брать крылья, оперение там, где их уже делают, а у себя производить центроплан? Весь мир так и работает. Например, для бразильского Embraer что-то доставляется из Японии, что-то - из Канады и США. Я уж не говорю о бортовом оборудовании, которое поставляется едва ли не из всех стран мира. И куда? В Бразилию! И самолет получается вполне конкурентоспособным по цене".

*источник: газета "Время и деньги"
21.03.07*

"АВИАСТАР-СП" УВЕЛИЧИЛ ТОВАРНЫЕ ОБЪЕМЫ

Пресс-служба ЗАО "Авиастар-СП" (Ульяновская область) распространила сообщение об итогах работы предприятия в феврале 2007 года. Как заявил на расширенном производственном совещании менеджмента завода директор по производству Ирек Аминов, товарные объемы по цехам и производствам выросли в среднем на 11,5%. Основными задачами на март является дальнейшая работа по производству самолетов семейства Ту-204 и проведение регламентных работ.

ЗАО "Авиастар-СП" специализируется на строительстве грузопассажирских самолетов Ту-204 и грузовых самолетов Ан-124-100 "Руслан". АО "Туполев" принадлежит 74% акций ЗАО "Авиастар-СП", египетская Sirocco контролирует 25% минус 1 акция.

*источник: газета "Коммерсантъ-Волгоград"
15.03.07*

"АЭРОФЛОТ" ВЫБРАЛ САМОЛЕТЫ ИЗ ЕВРОПЫ

В выборе стратегического партнера для отечественного авиапрома наконец поставлена точка. Компания "Аэрофлот" объявила, что в ближайшие недели подпишет контракт с европейским производителем гражданских самолетов Airbus на поставку 22 лайнеров A350. Ранее авиаперевозчик рассматривал и вариант сотрудничества с американской корпорацией Boeing. Но переговоры с ней фактически зашли в тупик. Эксперты говорят, что в дело вмешалась большая политика.

Глава "Аэрофлота" Валерий Окулов заявил, что для начала компания возьмет в 12-летний лизинг 10-15 дальнемагистральных самолетов A330. Их поставки начнутся в IV квартале 2008 года. А с 2015 года их постепенно начнут заменять на более совершенные A350. При этом A330 будут поставляться по схеме операционного лизинга, а A350 - финансового. Разница между ними в том, что в первом случае после окончания срока аренды самолет возвращается владельцу, а во втором - переходит в собственность авиаперевозчика. Стоимость сделки держится в секрете, хотя аналитики подсчитали, что цена вопроса составит приблизительно \$3 млрд.

Так или иначе выбор стратегического поставщика гражданских самолетов для российского авиапрома состоялся. Напомним, что раньше "Аэрофлот" рассматривался также к лайнерам Boeing 787. Более того, этот вариант прежде рассматривался менеджментом авиаперевозчика как более предпочтительный. Однако государство, которому принадлежит 51% акций компании, настояло на контракте с Airbus. Эксперты говорят, что таким образом Россия доказала, что является надежным партнером в реализации

амбициозного проекта среднемагистрального самолета Sukhoi SuperJet-100 (SSJ), осуществляемого вместе с европейцами. Свою роль сыграли и довольно напряженные в последнее время отношения между Москвой и Вашингтоном.

У Airbus вообще хорошо складываются отношения с российскими властями. Дело даже близится к тому, что производственные мощности концерна не сегодня-завтра "переедут" в нашу страну, где рабочая сила дешевле, чем в Европе. К этому Airbus может подтолкнуть и общеевропейская забастовка, начавшаяся на днях в знак протеста против намерения компании сократить 10 тыс. сотрудников. Кроме того, наше государство имеет в Airbus свой интерес. В прошлом году Внешторгбанк (ВТБ) приобрел на бирже 5,02% акций EADS - головной компании Airbus. Аналитики считают, что в дальнейшем ВТБ продолжит скупать акции европейского авиапроизводителя, чтобы увеличить свою долю до 10%.

Между тем вялотекущие переговоры "Аэрофлота" и Boeing пока нельзя признать окончательно бесперспективными. В авиакомпании говорят, что "ничего нельзя исключать". Оптимистично настроены и американцы. Они уверены, что их 787-я модель превосходит по своим техническим характеристикам "конкурента" от Airbus. С этим мнением, кстати, согласны и некоторые независимые специалисты, считающие проект A350 более сырым, чем программа развития отвергнутого "Аэрофлотом" американского лайнера.

*источник: газета "Финансовые Известия"
20.03.07*

ЛЕТОМ 2007 ГОДА РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОЛУЧАТ ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК УБС ЯК-130

Летом 2007 года российские производители получат заключение на серийный выпуск учебно-боевого самолета Як-130, сообщил главком ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов на встрече с военными атташе иностранных государств в культурном центре Вооруженных сил.

"Сейчас мы используем две такие машины, выполнены несколько десятков полетов, - сказал он. - Летом будет получено предварительное заключение, которое позволит перейти к серийному выпуску

самолета в вариантах учебно-тренировочный и учебно-боевой". По словам Михайлова, к выпуску нового самолета готовятся Иркутское производственное объединение и Нижегородское предприятие "Сокол". "Если мы уже приняли решение об организации производства на втором предприятии, то мы уверены в этой машине, уверены в хорошем ее будущем, - сказал главком. - Спрос на этот самолет будет большой".

*источник: АРМС-ТАСС
13.03.07*

КАЗАНСКИЕ МОТОРОСТРОИТЕЛИ ЗАНЯЛИ 1 МЛРД. РУБЛЕЙ НА ПУБЛИЧНОМ РЫНКЕ

Вчера на ММВБ прошло размещение дебютного облигационного займа ООО "КМПО-Финанс" объемом в 1 млрд. руб. По итогам конкурса купонная ставка по облигациям "КМПО-Финанс" была установлена в размере 9,3% годовых против прогнозируемых 9,5%. Этот размер купонного дохода определен на весь трехлетний период обращения облигаций "КМПО-Финанс", который предусматривает единовременную оферту через 1,5 года. Поручителем по облигациям выступило ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение" (КМПО), организатором выпуска - московская инвестиционная компания "Алор-Инвест". По мнению директора по эконо-

мике и финансам КМПО Владислава Карпова, "успешное размещение первого облигационного займа КМПО отразило высокую степень доверия инвесторов к деятельности компании, которая нацелена на выполнение контрактов "Газпрома" по производству газоперекачивающей техники". Основным акционером КМПО является "Связьинвестнефтехим", контролирует 43,95% акций КМПО. Хозяйствующие субъекты, подконтрольные ОАО "Газпром", владеют до 42% акций.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
21.03.07*

РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ SUPERJET-100 В 2008 ГОДУ БУДЕТ ЗАПУЩЕН В СЕРИЮ

Региональный самолет SuperJet-100, который должен прийти на смену устаревшему семейству Ту-134, до конца года начнет летные испытания, а в следующем году будет запущен в серию, сообщил первый вице-премьер Сергей Иванов.

"Это самолет, в котором в большей степени нуждается сегодня внутренний рынок, - отметил первый вице-премьер. - До конца этого года он начнет летные

испытания, а в следующем году он должен встать на стпель и начнется его серийное производство".

Иванов отметил, что SuperJet-100, который разрабатывает компания "Сухой", - это самолет, на который он возлагает большие надежды.

источник: АРМС-ТАСС
13.03.07

РОСОБОРОНЭКСПОРТ" В 2007 Г. РАССЧИТЫВАЕТ СОХРАНИТЬ ДИНАМИКУ ПОСТАВОК ЗА РУБЕЖ ВОЕННОЙ ПРОДУКЦИИ

ФГУП "Рособоронэкспорт" в минувшем году поставило за рубеж продукции военного назначения (ПВН) на 5,3 млрд долларов США и в текущем году рассчитывает сохранить эту динамику, сообщил руководитель группы советников ФГУП Александр Бриндииков.

"Прошлогодную динамику мы оцениваем как положительную. В этом году есть возможность сохранить эту динамику," - сказал А.Бриндииков, выступая на Всероссийской конференции развития оборонно-промышленного комплекса как фактора национальной безопасности в Москве в четверг.

А.Бриндииков сообщил, что в структуре экспорта 89,7% приходится на поставки ПВН, а 10,3% - на работы и услуги.

Портфель заказов "Рособоронэкспорта" на ближайшие годы, по словам А.Бриндиикова, составляет "порядка 20 млрд долларов". Он отметил, что в 2006 году портфель заказов предприятия по видовой структуре стал более сбалансированным, причем отмечен существенный рост техники ПВО.

Среди сдерживающих оружейный экспорт факторов А.Бриндииков назвал низкое качество продукции, несвоевременное и не в полном объеме выполнение заключенных контрактов. "Эту картину надо менять", - отметил А.Бриндииков. Он констатировал также, что возрастает количество рекламаций иностранных заказчиков на поставленную из России продукцию военного назначения. В 2006 году больше

всего их приходилось на продукцию ПВО и радиоэлектронных средств (646), ВВС (443) и ВМФ (363).

Среди других проблем, которые сдерживают рост российского оружейного экспорта, А.Бриндииков назвал низкую техническую и технологическую оснащенность предприятий ОПК. По его словам, на технологическое переоснащение предприятий российской "оборонки" требуется ежегодно порядка 140 млрд рублей бюджетных средств, в то время как сейчас эта доля составляет порядка 30 млрд рублей.

А.Бриндииков считает, что необходимо также к 2010 году кардинально изменить структуру средств, направляемых на перевооружение производства. Он сообщил, что в 2006 году средства, направляемые на перевооружение производства предприятий ОПК складывались из трех источников. Собственные средства предприятия составляли 74,8%, из федерального бюджета на эти цели направлялось 20,2% и за счет привлеченных средств - 5%. К 2010 году эта структура должна измениться. Средства федерального бюджета, направляемые на перевооружение производства, должны составлять 29,9%, собственные средства предприятия - 46,7% и привлеченные средства - 23,4%, полагает А.Бриндииков.

источник: ИА "Интерфакс-АВН"
15.03.07

S7 AIRLINES ВОЗЬМЕТ В ЛИЗИНГ ТУ-204СМ

Вчера авиакомпания S7 Airlines сообщила о том, что ведет переговоры с лизинговой компанией ОАО "Ильюшин Финанс Ко." о возможности поставки в 2009-2011 годах 15 самолетов Ту-204СМ. По данным новосибирской авиакомпании, стороны согласовывают меморандум о взаимопонимании. Поставка пяти самолетов планируется в 2009 году, пяти - в 2010-м и еще пяти - в 2012 году. Ту-204СМ является модификацией самолета Ту-204. Предполагаемая дальность полета самолета с максимальной нагруз-

кой 3,6 тыс. км. "В отличие от базовой версии самолет Ту-204СМ вписывается в концепцию развития нашего парка и нашей маршрутной сети. С новыми двигателями он будет эффективнее базовой версии и по сравнению с ней позволяет обеспечить существенную экономию потребления топлива", - сообщил коммерческий директор S7 Group Антон Еремин.

источник:
газета "Коммерсантъ-Новосибирск"
22.03.07

АВИАСТРОИТЕЛИ ПОПАЛИ ВО ВНЕШНЕЕ УПРАВЛЕНИЕ

Арбитражный суд Саратовской области ввел на Саратовском авиационном заводе внешнее управление. Внешним управляющим назначен Феликс Шепскис. За последние пять лет предприятие изготовило два самолета Як-54, в основном завод зани-

мался дооборудованием и техническим обслуживанием самолетов.

источник: газета "Ведомости"
19.03.07

ПУТИН ТРЕБУЕТ СОЗДАТЬ НАВИГАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ЛУЧШЕ И ДЕШЕВЛЕ GPS

Президент Владимир Путин на вчерашнем совещании в Кремле с членами правительства раздал несколько поручений. Министрам предстоит позаботиться и о том, чтобы создаваемая отечественная спутниковая система ГЛОНАСС "работала безупречно", и чтобы в течение недели был подготовлен проект президентского указа о создании Объединенной судостроительной корпорации, и чтобы лекарственный кризис наконец прекратился.

- Вы знаете, какое внимание я уделяю созданию системы ГЛОНАСС, - фраза с упором на "вы знаете, какое", которую президент произнес, пристально глядя на первого вице-премьера Сергея Иванова, мобилизовала всех министров и журналистов. - Рассчитываю, что и правительство будет уделять этому необходимое внимание.

Путин пояснил, какой, с его точки зрения, должна получиться система ГЛОНАСС для массового потребителя: "Эта система должна работать безупречно, лучше, чем GPS, и лучше по качеству". По словам президента, хотя Россия и "вправе рассчитывать на известный здоровый экономический патриотизм наших потребителей", исходить надо из того, что продвигать ГЛОНАСС придется в рыночных условиях. В ответ Сергей Иванов, который до встречи с президен-

том успел провести совещание как раз по коммерческому использованию ГЛОНАСС, пообещал, что к концу марта будет разработан системный проект использования глобальной навигационной системы не только для нужд государства, но и для потребителей простых граждан. Еще одно поручение Путин дал главе Минпромэнерго Виктору Христенко: ему велено в течение недели совместно с президентской администрацией подготовить проект указа о создании Объединенной судостроительной корпорации. "Контролировать ситуацию" будет опять же Иванов. "Это в сфере ваших прямых обязанностей", - пояснил Путин, вновь пристально взглянув на первого вице-премьера.

Когда президент обратился к главе Минздравсоцразвития Михаилу Зурабову, все уже заранее знали, что министру опять придется отчитываться за проблемы с лекарственным обеспечением.

- Ситуация меняется, но очень медленно, прошу ускорить эту работу, - сказал Путин. - Изменения есть, на 2-3-4%, но это незначительно... для людей это пока незаметно. На требование президента "закрывать все вопросы" с обеспечением лекарствами как можно скорее Зурабов, как обычно, ответил покорным кивком.

*источник: газета "Финансовые Известия"
13.03.07*

СОТРУДНИЧЕСТВО С РОССИЕЙ СОДЕЙСТВУЕТ ОСВОЕНИЮ ВЕНЕСУЭЛОЙ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ВОЕННОЙ ОБЛАСТИ

Военно-техническое сотрудничество с Россией позволяет Венесуэле успешно осваивать современные технологии, заявил 14 марта президент страны Уго Чавес. В этом плане в своей радиопрограмме "Алло, президент" он выделил проекты по лицензионному производству в Венесуэле автоматов Калашникова и боеприпасов к ним, а также принятию на вооружение ВВС многоцелевых истребителей Су-30МК2. Венесуэльские летчики и техники, которые проходят стажировку в России для пилотирования и обслуживания

истребителей компании "Сухой" получают доступ к современным технологиям, подчеркнул Чавес. Он заметил, что российские инструкторы неизменно отмечают высокую профессиональную подготовку венесуэльских пилотов и специалистов, которые быстро осваивают сложную военную технику.

*источник: ИА "АМИ-ТАСС"
15.03.07*

РОССИЯ И ИТАЛИЯ ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ SUPERJET-100

Министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко и министр экономического развития Республики Италия Пьерлуиджи Берсани подписали протокол о сотрудничестве в реализации программы Superjet 100.

Подписанный протокол позволит компаниям Alenia Aeronautica и "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) реализовать соглашение о стратегическом сотрудничестве по программе Superjet-100, заключенное 20 июня 2006 года.

В частности, протокол предусматривает, что итальянское министерство обеспечит финансирование компании Alenia Aeronautica ее участия в проекте SuperJet-100. Российское министерство внесет в правительство РФ предложение о принятии решения, позволяющего ЗАО "ГСС" осуществить продажу, а компании Alenia Aeronautica, соответственно, приобрести пакет акций ЗАО "ГСС" в объеме не менее 25% плюс 1 акция уставного капитала. Далее, министерства обеих стран предпримут усилия по поиску наилучших решений для обеспечения проекту SuperJet 100 оптимальной системы гарантий и кредитов,

чтобы увеличить объем экспортных продаж самолетов семейства. После этого Alenia Aeronautica и "Гражданские самолеты Сухого" планируют создать в Европе совместное предприятие по продажам и послепродажному обслуживанию.

"Стратегическое партнерство между ГСС и Alenia Aeronautica в рамках программы SuperJet-100 - это абсолютно новый тип сотрудничества между Европой и Россией области высокотехнологичных авиационных проектов - сотрудничество на паритетной основе, позволяющее максимально эффективно объединить ресурсы двух компаний и создать конкурентоспособный на мировом рынке продукт. Кроме того, создаваемый сегодня формат сотрудничества послужит базисом для последующих высококооперационных проектов в авиационной отрасли", - прокомментировал подписание протокола президент ГСС Виктор Субботин.

*источник:
компания "Гражданские самолеты Сухого"
15.03.07*

"ВСМПО-АВИСМА" ЗАЙМЕТСЯ НЕПРОФИЛЬНЫМ БИЗНЕСОМ

Вчера инвестиционный комитет совета директоров ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" предварительно утвердил стратегию развития компании до 2012 года. Реализация стратегии требует вложений в объеме до \$1 млрд. Но расходы основного собственника "ВСМПО-Ависмы", ФГУП "Рособоронэкспорт", на ее развитие могут оказаться выше. Для повышения сырьевой безопасности корпорация ищет возможности покупки карналлитовых и ильменитовых месторождений в России.

Вчера инвестиционный комитет совета директоров "ВСМПО-Ависмы" рассмотрел разработанную гендиректором компании Владиславом Тетюхиным стратегию развития до 2012 года. Как сообщили "Ъ" в корпорации, комитет, в состав которого входят представители "Рособоронэкспорта" (владеет контрольным пакетом акций "ВСМПО-Ависмы"), стратегию одобрил. Господин Тетюхин уточнил "Ъ", что она предусматривает вложения до \$1 млрд. Из них около \$300 млн. пойдет на строительство новых мощностей по производству титановой губки, остальное - на строительство мощностей по производству продукции более глубокой титановой переработки. Это позволит увеличить производство титана и полуфабрикатов вдвое - до 46 тыс. тонн. Правда, при этом представители "Рособоронэкспорта" попросили менеджмент корпорации сделать детальное раскрытие структуры расходов "ВСМПО-Ависмы" и предоставить ее на совет директоров. Он назначен на 28-29 марта.

Вчера в "Рособоронэкспорте" не смогли сказать, готовы ли поддержать стратегию на совете директоров "ВСМПО-Ависмы". Не исключено, что сомнения объясняются возможным ростом вложений. Как рассказал "Ъ" директор по технологии Всероссийского института легких сплавов Евгений Качанов (институт проводил экспертизу стратегии развития "ВСМПО-Ависмы"), планы менеджмента корпорации предусматривают получение ею собственной сырьевой базы. По словам господина Качанова, руководство "ВСМПО-Ависмы" настаивает на необходимости покупки карналлитовых и ильменитовых месторождений на территории России.

Напомним, что "ВСМПО-Ависма" уже сталкивалась с сырьевыми проблемами. Ильменит, сырье

для производства титановой губки, корпорация на 100% покупает у Вольногорского комбината на Украине, а карналлит, из которого производятся магний и хлор, до осени 2006 года приобретала у "Уралкалия". Но в начале 2006 года украинские ГОКи пригрозили прекратить отгрузку сырья "ВСМПО-Ависме". А из-за аварии на шахте "Уралкалия" корпорации пришлось экстренно перезаключать контракты на покупку карналлита с "Сильвинитом", который уже дал понять, что контракты "ВСМПО-Ависмы" для него - обременительная нагрузка.

Владислав Тетюхин подтвердил "Ъ", что корпорация изучает возможности покупки "ряда предприятий по производству и карналлита, и ильменита". "Пока вопрос остро не стоит, так как сырья достаточно и на рынке, - уточнил господин Тетюхин. - Получить же его в собственность было бы интересно для обеспечения сырьевой безопасности". По словам господина Качанова, соответствующие месторождения есть в Нижегородской области и на Дальнем Востоке.

Стоит отметить, что до недавнего времени менеджмент титановой корпорации выступал против получения собственного сырья. В частности, Владислав Тетюхин, как и его бывший партнер Вячеслав Брешт, утверждали, что добыча карналлита и ильменита - абсолютно непрофильный для компании бизнес. Свое мнение господин Тетюхин изменил после аварии на "Уралкалии". "Кроме того, идею купить сырьевые активы высказывал "Рособоронэкспорт". Но я очень сомневаюсь, что эта идея получит практическое воплощение - ведь тогда корпорации придется заниматься горной добычей, в которой у нее нет опыта", - считает один из прежних партнеров "ВСМПО-Ависмы". Отраслевые аналитики разделяют скептицизм собеседника "Ъ". Так, аналитик UBS Алексей Морозов отмечает, что ни у одной мировой титановой корпорации нет добычи титаносодержащих руд, так как "этот вид сырья широко предложен на рынке".

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
20.03.07*

РОССИЯ СПОСОБНА УВЕЛИЧИТЬ МАСШТАБЫ СОТРУДНИЧЕСТВА С ЕВРОПОЙ В СФЕРЕ АВИАСТРОЕНИЯ - ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РОСПРОМА

Россия является участником 15 самолетостроительных программ объединенной Европы и может увеличить масштабы сотрудничества. Об этом говорили сегодня на проходящей в ЦАГИ международной конференции "Российско-европейское сотрудничество в области авиационных исследований" авиационные специалисты России и их европейские коллеги.

"За несколько последних лет был подготовлен хороший фундамент сотрудничества и назрела необходимость его существенного расширения", - сказал, в частности, руководитель управления авиационной промышленности Роспрома Евгений Горбунов. Вместе с тем, в финансовом отношении сотруд-

ничество оценивается в 15 млн. евро, что, по мнению представителя Роспрома, "является недостаточным". "Предприятия российского авиапрома могли бы значительно увеличить долю своего научно-технического вклада, что было бы обоюдновыгодным делом", - уверен Горбунов. Совместные программы России и Европы охватывают сферу перспективных летательных аппаратов, экономически эффективных и экологически "более чистых" двигателей, безопасность полетов и создание глобальной системы управления воздушным движением.

*источник: АРМС-ТАСС
29.03.07*

"ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ СУХОГО" ПРОДАДУТ НА МИЛЛИАРДЫ

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, дочерняя компания госхолдинга "Сухой"), реализующие проект производства региональных пассажирских самолетов, в рамках подготовки к выпуску облигаций впервые представили подробные плановые финансовые показатели до 2017 года. В течение пяти лет ГСС планирует выйти на уровень продаж \$2 млрд., в 2015 году почти полностью окупить затраты \$1,4 млрд. в разработку и производство и достичь чистой рентабельности 14,8%. Аналитики отмечают, что это выше, чем у мировых лидеров EADS и Boeing, и у ГСС рентабельность будет реально ниже.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", дочерняя компания госхолдинга "Сухой", представило вчера информационный меморандум, подготовленный в рамках подготовки к дебютному выпуску облигаций на сумму 5 млрд. руб. (его размещение планируется в конце марта - начале апреля). В нем ГСС, с 2001 года ведущая проект разработки и производства региональных самолетов Sukhoi SuperJet (SSJ) вместимостью 75 и 95 кресел, впервые представила детальные финансовые планы до 2017 года. В меморандуме, в частности, говорится, что в первые два года серийного производства SSJ (2008-2009 годы) проект будет убыточен - минус \$49 млн. и \$72 млн. соответственно.

Первым прибыльным годом будет 2010 год (\$16 млн.), правда, рентабельность чистой прибыли будет минимальной - 1,1%. В этот же год ГСС планирует выйти на средние в последующем объемы производства и продаж 60 самолетов в год, которые будут приносить \$1,5-2 млрд. в качестве выручки. Для сравнения: половину экспорта вооружений на сумму более \$6 млрд. в 2006 году обеспечили продажи госхолдинга "Сухой", РСК МиГ и "Иркут".

На точку возврата инвестиций проект ГСС должен выйти, как поясняют в ГСС, с продаж примерно 350-390 самолетов. Этот порог планируется преодолеть в 2014-2015 годах (429 самолетов по итогам года, вся программа до 2024 года рассчитана на продажи 800 самолетов по всему миру) и получить в качестве

чистой прибыли по итогам восьми предыдущих лет \$1,3 млрд. Это сопоставимо с общим объемом инвестиций в проект. Вся программа SSJ оценивается в \$1,4 млрд., из них половина - средства в разработку самолета, во столько же оценивается оборотный капитал, необходимый для его производства. Чистая рентабельность в 2015 году - 14,8%, в 2017 году - 16,3%.

Опрошенные аналитики по-разному оценивают планы ГСС. Аналитик МДМ-банка Денис Воднев отмечает, что их реализация будет зависеть от того, в какие сроки ГСС сможет исполнить контракты поставки самолетов. Отметим, что сейчас ГСС имеет реальные контракты с "Аэрофлотом", Финансовой лизинговой компанией, альянсом AiRUnion, "Дальавиа" (без опционов на 61 самолет). Аналитик также обращает внимание на то, что, исходя из отрицательных показателей даже валовой рентабельности в первые два года, компания фактически не сможет обслуживать проценты по облигационному займу. "Не исключено, что это будет делать материнская компания", - предполагает он.

"Заявленная рентабельность к концу 2017 года достижима, но сделать это будет трудно", - отмечает старший аналитик Rye, Man&Gor Securities Евгений Линчик, уточняя, что, скорее всего, она будет скорректирована в сторону уменьшения. По прогнозам эксперта, примерно до 10-12%. "Настораживает также отсутствие у ГСС партнеров для продвижения самолетов в Китае. А это ключевой регион", - говорит эксперт. Начальник аналитического управления БД "Открытие" Халиль Шехмаматов замечает, что заявленная ГСС чистая рентабельность на порядок выше, чем у мировых лидеров авиастроения: европейского концерна EADS, американской компании Boeing (у обоих - около 5%) и непосредственного конкурента ГСС в сегменте региональных самолетов - Embraer (около 7%).

*источник: газета "Коммерсантъ"
21.03.07*

ЗАКАЗ НА 30 АН-124-100М-150 ОКУПИТ ЗАТРАТЫ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Заказ на изготовление 30 усовершенствованных тяжелых транспортных самолетов Ан-124-100М-150 грузоподъемностью 150 тонн позволит окупить расчетные затраты на создание и восстановление серийного производства самолетов этого типа на Ульяновском ЗАО "Авиастар-СП". Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил президент Группы компаний (ГК) "Волга-Днепр" Алексей Исайкин.

Он отметил, что ГК "Волга-Днепр" определила свою потребность в самолетах Ан-124-100М-150 на период до 2015 года в объеме 12 машин и эти сведения отправлены в Министерство экономического развития и торговли РФ, а также в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). "Такой объем закупок самолетов Ан-124-100М-150 необходим ГК "Волга-Днепр" для реализации своей Стратегии лидерства в области мировых авиаперевозок крупногабаритных и сверхтяжелых грузов", - подчеркнул А. Исайкин.

Президент "Волга-Днепр" также сообщил, что недавно была проведена встреча руководителей авиакомпаний, участвующих в эксплуатации самолетов Ан-124-100. "Авиакомпания "Полет" и "Авиалинии Антонова" в настоящее время продолжают уточнять свои потребности в самолетах этого типа", - добавил он. Первые два самолета Ан-124-100-150 планируется достроить из имеющегося производственного задела Ульяновского ЗАО "Авиастар-СП" с получением государственной финансовой поддержки. Однако, по мнению руководителей авиапрома и ОАК, дальнейшие планы производства Ан-124-100М-150 не будут пользоваться господдержкой в связи с недостаточностью на данное время заказов для безубыточного производства.

*источник: AVIAPORT.RU
22.03.07*

"ТРАНСАЭРО" СТАВИТ НА SUPERJET

Авиакомпания "Трансаэро" ведет переговоры о покупке региональных самолетов Sukhoi SuperJet-100. Как стало известно "Бизнесу", компания планирует приобрести 30 самолетов до 2012 года. Сейчас столь крупный заказ есть только у "Аэрофлота". Размах "Трансаэро" не удивляет экспертов: Sukhoi SuperJet-100 идеально подходит для региональных маршрутов, утверждают они.

Авиакомпания "Трансаэро" ведет переговоры с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) о покупке региональных самолетов Sukhoi SuperJet-100 (SSJ). Как рассказал "Бизнесу" источник, близкий к переговорам, речь идет о 30 самолетах, которые авиакомпания планирует получить до 2012 года.

Ранее советник министра экономического развития и торговли Игорь Коньков рассказывал "Бизнесу", что "Трансаэро" планирует купить самолеты SSJ в рамках обязательств перед Минэкономразвития. Дело в том, что с 1993 года государство освободило "Трансаэро" от таможенных пошлин на ввоз иностранной техники. Сейчас таможенные платежи при ввозе зарубежных самолетов составляют около 40% (20% - пошлина и 18% - НДС). Взамен государство обязало компанию приобрести новые российские самолеты.

В 2005 году "Трансаэро" подписала соглашение с Финансовой лизинговой компанией (ФЛК) на поставку 10 самолетов Ту-214, которые должны быть построены на КАПО им. Горбунова. Однако ни одного самолета компания до сих пор не получила. По словам Конькова, задержка реализации контракта может заставить "Трансаэро" принять решение о покупке региональных SSJ. Однако источник "Бизнеса" сообщил, что приобретение SSJ планируется независимо от того, будет ли реализован до конца контракт между "Трансаэро" и ФЛК.

В пресс-службе "Трансаэро" вчера не подтвердили, но и не опровергли информацию о переговорах с ГСС. В ГСС также воздержались от комментариев.

Если сделка состоится, "Трансаэро" станет одним из крупнейших заказчиков SSJ.

Сейчас контракт на 30 самолетов с опционом на 20 есть только у "Аэрофлота". Сумма предстоящей сделки неизвестна. Каталожная стоимость Sukhoi SuperJet-100 составляет около \$27,3 млн., однако, как правило, реальная сумма оказывается ниже. В каталожных ценах объем сделки ГСС с "Аэрофлотом" составлял \$820 млн., однако независимый оценщик объявлял сумму \$630 млн.

По словам собеседника, региональные SSJ будут задействованы в существующей маршрутной сетке компании. В частности, они могут выполнять рейсы из Москвы в Санкт-Петербург, Киев и на других среднемагистральных маршрутах.

По мнению аналитиков, SSJ идеально впишется в парк "Трансаэро", поскольку компания эксплуатирует зарубежную технику, а SSJ - сейчас единственный из российских проектов, по своим характеристикам не уступающий зарубежным конкурентам. По словам аналитика "Центринвест групп" Натальи Сорокиной, покупка SSJ для региональных рейсов - шаг логичный и ожидаемый, поскольку для таких маршрутов самолет идеально подходит. К тому же обслуживать эти самолеты будет дешевле, чем зарубежные, считает аналитик. По мнению аналитика ИК "Файненшл Бридж" Ольги Шкред, учитывая, что у компании будет 30 самолетов, это позволит также сэкономить на однотипном парке.

"Аэрофлот - российские авиалинии" планирует приобрести дополнительно 20 региональных самолетов Sukhoi SuperJet-100, сообщил гендиректор авиакомпании Валерий Окулов.

Как сообщалось ранее, у "Аэрофлота" уже есть твердый контракт с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" на 30 SSJ с опционом на 20 машин. По словам Окулова, сейчас ведутся переговоры о переводе опциона в твердый контракт.

*источник: газета "Бизнес"
16.03.07*

ИНТЕРЕСЫ ГК "ВОЛГА-ДНЕПР" ПО ПРОИЗВОДСТВУ АН-124 "РУСЛАН" БУДУТ ЛОББИРОВАТЬСЯ В ДУМЕ

Интересы ГК "Волга-Днепр" по восстановлению производства самолетов АН-124-100 "Руслан" будут лоббироваться в российском парламенте. Такие заявления были озвучены на церемонии подписания контракта на поставку новых самолетов Boeing-747-8F ведущему российскому грузоперевозчику депутатом Госдумы Геннадием Райковым и представителем в Совете Федерации от Ульяновской области Валерием Сычевым. По их словам, вопрос в том, чтобы включить в бюджет на 2008-2009 гг. финансирование программы восстановления производства "Русланов".

"Чтобы на равных выступать с Boeing", - подчеркнул Сычев.

Между тем, как сообщил президент ГК "Волга-Днепр" Алексей Исайкин, компания уже подготовила заявку в адрес ОАК, где указаны потребности авиакомпании в самолетах. В частности, в документе указаны 15 модернизированных самолетов Ил-76 и 12 новых самолета Ан-124 "Руслан".

*источник: сайт "Портал машиностроения"
15.03.07*

"АВИАКОРУ" ПРОДЛИЛИ КРЕДИТ

Правительство Самарской области в субботу утвердило распоряжение о продлении на год срока возврата бюджетного кредита ОАО "Авиакор - авиационный завод". Срок возврата кредита в 30 млн. руб., предоставленного заводу в июне 1996 г., продлен до 16 декабря 2007 г. Первоначально кредит

должен был быть погашен до 16 декабря 2006 г. Процентная ставка составляет 0,1% учетной ставки рефинансирования ЦБ РФ.

*источник: газета "Ведомости"
21.03.07*

МЕЖДУ РОССИЕЙ И ИНДИЕЙ ПРОЛЕТЕЛ КИТАЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ

Китай передал Пакистану первые два китайских истребителя JF-17 Thunder с российскими двигателями. Формально Пекин не имеет права реэкспорта самолетов с российскими двигателями в третьи страны. Ситуация чревата конфликтом РФ и Индии, которая болезненно относится к отношениям своих партнеров с Пакистаном. В результате под угрозой могут оказаться военные контракты Москвы и Дели более чем на \$1,5 млрд. в год.

Пакистанские информанты сообщили, что китайские истребители JF-17 Thunder с российскими двигателями прибыли в Пакистан в начале марта. Самолеты продемонстрируют публике 23 марта во время парада в честь национального праздника - Дня Пакистана. Источник Ъ в Исламабаде подтвердил поставку двух самолетов, отметив, что "контракт будет исполняться и дальше". По соглашению с Китаем Пакистан должен получить 150 истребителей JF-17 Thunder (FC-1). В 2005 году ФГУП "Рособоронэкспорт" заключило с КНР контракт на поставку для FC-1 ста двигателей РД-93, запчастей к ним и техобслуживание. Обсуждается возможность дополнительных закупок до 500 РД-93, а также их модернизация. Первая партия из 15 моторов была отправлена из РФ в конце 2006 года. Дальнейшую поставку двигателей выполняет ММП им. Чернышева, входящее в РСК МиГ.

О том, что Китай обратился к РФ с просьбой включить Пакистан в перечень стран, с которыми Москва ведет военно-техническое сотрудничество, стало известно осенью. Дело в том, что Пекин не имеет права реэкспорта самолетов с российскими двигателями в третьи страны. На тот момент в Федеральной службе по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Ъ говорили, что не намерены включать Пакистан в список стран ВТС. Это может повлечь за собой конфликт с Индией, с которой у России

заключено межправительственное соглашение о непоставке Исламабаду военной техники. А ВТС с Индией приносит России свыше \$1,5 млрд. в год.

Тем не менее в ноябре 2006 года на авиасалоне в Джухае (Китай) директор по развитию китайской аэрокосмической корпорации САТIC Ли Пей сообщил, что РД-93 "будет реэкспортироваться". А 27 февраля директор ФСВТС Михаил Дмитриев говорил Ъ, что "вопрос рассматривается". Вчера в ФСВТС и "Рособоронэкспорте" Ъ сообщили, что "предпочитают воздержаться от комментариев" по поводу реэкспорта РД-93 в Пакистан. Отказались обсуждать этот вопрос и в посольстве Пакистана. Однако источник Ъ в Исламабаде отметил, что комплектация JF-17 российскими двигателями - "это вопрос отношений между Россией и Китаем". В китайском посольстве Ъ сказали, что "не в курсе ситуации".

"Индия более важный партнер для России, чем Китай, который, помимо прочего, резко снизил объем своих закупок", - отмечает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Вместе с тем, источники Ъ в авиаотрасли подчеркивают, что другой поставщик оружия в Индию - Франция - с успехом продает военную технику в Пакистан. Индийская сторона действительно не спешит эскалировать ситуацию. В посольстве Индии в Москве Ъ напомнили, что Китай не имеет права поставлять Пакистану самолеты с РД-93. "Если сообщения о поставках подтвердятся, значит, условия контракта нарушены, - говорят в посольстве, давая тем самым понять, что ответственность лежит на Пекине. - До сих пор Индия и Россия избегали действий, которые бы навредили интересам каждой из сторон. Мы верим в мудрость российской политики".

источник: газета "Коммерсантъ"
15.03.07

"КАМОВ" ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ С ЯПОНСКОЙ MORIKAWA SHOJI KAISHA О ПОСТАВКЕ ВЕРТОЛЕТА КА-32А11ВС В ГРУЗОПАССАЖИРСКОМ ВАРИАНТЕ

ОАО "Камов", входящее в вертолетостроительный холдинг ОПК "Оборонпром", подписало контракт с японской Morikawa Shoji Kaisha Ltd. о поставке вертолета Ка-32А11ВС в грузопассажирском варианте. Сумма сделки не оглашена, хотя по неофициальным данным такой вертолет стоит \$4-5 млн. Вертолет соберут на Кумертауском авиапредприятии и передадут заказчику в июне. Это первая поставка Россией авиатехники в Японию. В 1970-х годах Япония приобрела у СССР один-единственный легкий вертолет Ка-26. Как

пояснили Ъ в "Оборонпроме", в контракте не предусмотрен опцион, но "на словах было достигнуто дженгельменское соглашение, что по итогам эксплуатации первого Ка-32 возможны новые закупки". Вертолеты типа Ка-32 уже поставлялись в десять стран мира, большая часть - в пожарном варианте в Южную Корею и Испанию.

источник: газета "Коммерсантъ"
21.03.07

ММЗ "МАЯК" ВОССТАНОВЛЕН В ЕДИНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕЕСТРЕ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Завод "Маяк", входящий в список стратегических предприятий и выпускающий продукцию для нужд Минобороны и гражданской авиации, перестал считаться фирмой-однодневкой. Как сообщил Ъ и. о. гендиректора ОАО ММЗ "Маяк" Вячеслав Попков, на днях налоговая инспекция №46 уведомила предприятие о том, что с 1 марта оно восстановлено в Едином государственном реестре юридических лиц, из которого его исключили 19 января. Как говорится в свиде-

тельстве ФНС, предыдущая запись в реестре признана недействительной "в связи с неверным видом регистрации на основании решения регистрирующего органа". Таким образом, налоговики исправили свою ошибку, не дожидаясь решения суда. 1 марта "Маяк" направил иск в арбитражный суд города Москвы к инспекции №46 с требованием решить эту проблему.

источник: газета "Коммерсантъ"
16.03.07

ЛУКОЙЛ УВЛЕКСЯ ГЕНЕРАЦИЕЙ

Нефтегазовые компании всерьез увлеклись идеей строительства собственных генерирующих мощностей. Вчера ЛУКОЙЛ и ОАО "Авиадвигатель" объявили о планах по возведению газотурбинной станции мощностью 72 МВт для обеспечения электроэнергией Ватьеганского месторождения в Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО). Станция станет крупнейшей из уже имеющихся у компании, в ближайшем же будущем ЛУКОЙЛ построит еще несколько сотен таких же электростанций.

"Дочка" ЛУКОЙЛа - ООО "ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь" - и ОАО "Авиадвигатель" подписали контракт на строительство газотурбинной электростанции мощностью 72 МВт для обеспечения электроэнергией одного из самых крупных нефтяных месторождений региона - Ватьеганского. Станция будет работать на попутном газе, добываемом ТПП "Когалымнефтегаз", и должна быть запущена к концу 2007 года.

Новая электростанция станет самым крупным объектом собственной генерации ЛУКОЙЛа. В настоящее время компанией эксплуатируется более 180 энергоисточников различных типов совокупной мощностью 65 МВт, говорится в пресс-релизе ЛУКОЙЛа. По словам президента компании Вагита Алекперова, ЛУКОЙЛ изучает возможности строительства еще нескольких сотен газотурбинных комплексов, которые позволят обеспечить электроэнергией месторождения, повысить объемы утилизации попутного газа и разместить заказы на изготовление соответствующего высокотехнологичного оборудования на российских предприятиях машиностроения и энергетики.

Отметим, что ЛУКОЙЛ активно обустроивает свои месторождения электростанциями. Недавно компания приобрела ООО "Регионэнергогаз", которому принадлежит электростанция мощностью 36 МВт,

работающая на попутном газе, добываемом на Северо-Даниловском месторождении в ХМАО. Месторождение разрабатывает "Урайнефтегаз", входящий в состав "ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь". О планах развивать собственную генерацию и инвестировать в распределительные сети прошлым летом заявлял первый вице-президент ЛУКОЙЛа Владимир Некрасов. По его словам, в ближайшие два-три года компания планирует построить газотурбинные электростанции общей мощностью 130 МВт, потратив на это около 130 млн. долл.

Андрей Громадин из МДМ-Банка говорит, что мощности новой станции небольшие. "Компания ищет способы обеспечить себя электроэнергией и утилизировать попутный газ. Однако лучше всего с утилизацией газа дело обстоит у "Сургутнефтегаза", - напоминает он. Отметим, что процент утилизации попутного газа у ЛУКОЙЛа составляет 79, соответствующая программа компании предполагает доведение этого уровня до 95%. Этот же показатель у "Сургутнефтегаза" равен 93,2%, у "Роснефти" - лишь 62,6%.

Константин Черепанов из Rye, Man & Gor Securities напоминает, что помимо развития собственной генерации ЛУКОЙЛ интересуется и генерирующими мощностями, выделяемыми из РАО "ЕЭС". "Компания косвенно владеет порядка 28% ТГК-8 (суммарная электрическая мощность - 3601,8 МВт), которая имеет активы на юге России. Кроме того, ТГК-8 управляет четырьмя энергосбытовыми компаниями на доверительных условиях, - говорит он. - ЛУКОЙЛ хочет поставлять сырье для производств, входящих в ТГК-8, и поэтому планирует принять участие в осенней допэмиссии и получить контроль над этими мощностями".

*источник: газета "RBC Daily"
14.03.07*

УОМЗ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРОМЫШЛЕННОМ ФОРУМЕ GEOFRUM+ 2007

Уральский оптико-механический завод принимает участие в международном промышленном форуме Geoforum+ 2007, открывшемся 13 марта 2007 года в Москве.

Предприятие демонстрирует расширенную линейку приборов и спутникового оборудования для геодезии. Новинкой экспозиции стали сканирующие лазерные системы наземного базирования. Система трехмерного лазерного сканирования предназначена для создания цифровых моделей объектов или местности в пространственной системе координат в реальном времени. Не меньший интерес посетителей вызвала экспозиция спутниковых геодезических и

навигационных систем. Системы позволяют определить точное местоположение в любой момент времени, оптимизировать маршруты движения, вести поиск объектов и т.п.

Геодезическое оборудование УОМЗ широко применяется в строительных организациях, для изысканий при инженерной подготовке строительства автодорог, железнодорожных путей, гидросооружений, мелиорации, высотного обследования и топографических съемок.

*источник: компания "ФГУП "Уральский
оптико-механический завод"
15.03.07*

ВЭБ ПРОФИНАНСИРУЕТ SUPERJET-100

Внешэкономбанк (ВЭБ) до конца года приобретет не менее 10% акций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), производителя региональных лайнеров SuperJet-100, сообщил старший вице-президент ГСС по экономике и финансам Максим Гришанин. Сумму будущей сделки он не уточнил, но отметил, что продаваться будут вновь выпущенные акции.

Объемы допэмиссии будут определены после годового собрания ГСС. По словам близкого к ГСС источника, компания оценивает себя "намного дороже \$1 млрд."

*источник: газета "Ведомости"
21.03.07*

ТУ-334 ЛЕТИТ В КООПЕРАЦИЮ

Роспром и правительство Татарстана пересмотрели изначальную концепцию строительства ближнемагистрального самолета Ту-334, предполагавшую замкнутый цикл производства на ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова" (КАПО). Как стало известно "Ъ", на очередном заседании Роспрома 22 марта Минэкономпром РТ и ОАО "Туполев" представят проект кооперации по сборке самолета между КАПО, ульяновским ЗАО "Авиастр-СП" и таганрогским ОАО "ТАВИА" и другими заводами.

Как сообщил "Ъ" источник, близкий к Роспрому, ведомство дало поручение Минэкономпрому РТ подготовить новую схему организации серийного производства ближнемагистрального самолета Ту-334, которая предусматривает кооперацию между российскими авиазаводами. По словам собеседника "Ъ", к серийному производству самолета предполагается привлечь не менее 20 поставщиков, но точный состав их пока не определен. "Фактически поручение Роспрома повторяет решение правительства РФ пятилетней давности, которое должна была выполнить РСК МиГ. Но КАПО, ставшее головным производителем в 2005 году, собиралось вести полный цикл производства только на своих мощностях", - сказал он. Источник в правительстве РТ уточняет, что в этом случае КАПО потребовалось бы дополнительно 8 тыс. рабочих и 7 млрд рублей инвестиций. По его мнению, упорное стремление КАПО сосредоточить сборку Ту-334 у себя и привело к двухлетней задержке начала серийного производства лайнера. Пресс-служба Роспрома вчера сообщила "Ъ", что новая версия проекта сборочного производства будет представлена на очередном заседании ведомства 22 марта в Москве.

Напомним, два года назад правительство РФ подписало постановление о переводе серийного производства Ту-334 с РСК МиГ на ФГУП "КАПО имени Горбунова", а Роспрому было поручено утвердить план мероприятий по развращиванию производства. Общая стоимость затрат тогда не оглашалась. Но было оговорено, что финансирование подготовительных мероприятий в 2005-2006 годах будет проходить с участи-

ем Татарстана. Очевидно, имелось в виду обещание президента республики Минтимера Шаймиева выделить на эти цели \$30 млн. При этом участие федерального бюджета в проекте Ту-334 также не исключалось. Заместитель генерального директора ОАО "Туполев" Александр Затучный утверждал тогда, что в рамках ФЦП "Развитие гражданской авиации до 2015 года" предусмотрено выделение 60 млн рублей под реализацию проекта Ту-334. Но в августе прошлого года Ту-334 неожиданно был исключен из ФЦП, зато 29 января этого года Военно-промышленная комиссия при правительстве РФ включила его в производственную программу Объединенной авиастроительной компании (ОАК) по гражданскому самолетостроению.

Генеральный конструктор Ту-334 Игорь Калыгин вчера подтвердил "Ъ" факт подготовки новой концепции. Но он утверждает, что переход на кооперационные принципы строительства Ту-334 связан с увеличением планируемых объемов выпуска с 10 до 40 машин в год. "КАПО физически не сможет самостоятельно собирать 40 лайнеров, хотя при единичных партиях кооперация не потребовалась бы", - сказал он. Источник "Ъ" в правительстве РТ с ним не согласен: "Ежегодные объемы выпуска еще только предстоит определить управляющей компании ОАК. Сейчас решается главный вопрос: как сделать строительство самолета рентабельным, а его стоимость - доступной для перевозчиков". Согласно предварительным маркетинговым исследованиям ОАК, спрос на Ту-334 до 2012 года среди российских авиакомпаний составляет 114 самолетов. Однако когда начнется серийное производство Ту-334, ни Роспром, ни ОАО "Туполев", ни правительство РТ пока не могут сказать. По информации "Ъ", к 30 марта Минэкономпром РТ должен представить инвестиционную программу строительства Ту-334. В Минэкономпроме РТ вчера заявили "Ъ", что комментировать пока нечего. В Роспроме заверили, что ведомство будет добиваться федерального софинансирования данного проекта.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
19.03.07*

ОАО "ТУПОЛЕВ" СОБРАЛО ЗАЯВКИ НА 206 САМОЛЕТОВ ТУ-334

ОАО "Туполев" собрало заявки российских и зарубежных авиакомпаний на поставку 206 самолетов Ту-334. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"В указанное количество вошли протоколы о намерениях на приобретение 61 самолета Ту-334 от авиакомпаний Ирана, а также заявки на планируемую поставку 145 самолетов от 18 российских авиакомпаний, и украинской авиакомпании "Мотор Сич", - уточнил собеседник.

По его сведениям, предоставленные заявки на поставку Ту-334 были рассмотрены ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и многие из них были сочтены недостоверными, так как некоторые авиакомпании, по мнению ОАК, финансово не устойчивы. В ОАК полагают, что на сегодня твердых заказов на поставку Ту-334 имеется только на 50 машин.

"Надо отметить, что одновременно ОАК дает достаточно высокий уровень прогнозируемого спро-

са на самолеты, являющиеся прямыми конкурентами Ту-334, - украинскому региональному самолету Ан-148 и региональному самолету SuperJet-100, разрабатываемому ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Причем, как правило, без предоставления аналогичных документов от авиакомпаний, как по Ту-334", - сказал специалист.

По его сведениям, в настоящее время имеется заявка на поставку в Иран 61 самолета Ту-334 по итогам октябрьской демонстрации самолета в Иране. "Для подтверждения заявки надо дождаться первого апреля текущего года, так как финансовый год в Иране начинается с первого апреля, а иранские авиакомпании заказывают самолеты при мощной поддержке государственных структур Ирана", - добавил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
21.03.07*

АВИАТОРЫ ШУТЯТ

Российские авиакомпании преподнесли сюрприз своему будущему поставщику - Объединенной авиационной корпорации (ОАК). Они подписались на сотню почти забытых авиазаводами Ту-334 - почти столько же, сколько на надежду отечественного авиапрома, региональный лайнер Sukhoi SuperJet-100. Чиновники и ОАК считают это неудачной шуткой мелких авиакомпаний.

ОАК учреждена в ноябре 2006 г. по указу президента Владимира Путина. К 2008-2009 гг. должна объединить почти 20 компаний, включая шесть ведущих авиазаводов и пять КБ. Пока в уставный капитал ОАК внесены госпакеты девяти компаний (крупнейший - 100% АХК "Сухой") и 38,2% акций НПК "Иркут". У государства - 90,1% акций ОАК, у бывших и нынешних менеджеров "Иркута" - 9,9%.

На прошлой неделе ОАК представила результаты опроса авиакомпаний, который проводился для оценки спроса на российские самолеты. Чиновники были "немало удивлены", рассказывает сотрудник Минэкономразвития.

В опросе участвовали 32 авиакомпании - от "Аэрофлота" до малоизвестной "Сириус Аэро", рассказали "Ведомостям" два источника, близких к ОАК. Всем предложили подписать соглашение о поставке отечественных лайнеров с подконтрольной ОАК лизинговой компанией "Ильюшин финанс" (ИФК). В письме ИФК, с которым удалось ознакомиться "Ведомостям", говорилось, что лайнеры могут быть поставлены в финансовый лизинг с рассрочкой оплаты на 15 лет. Если корпорация не сможет поставить заказанные самолеты в срок, ИФК обязуется на время задержки предоставить вместо них иностранные аналоги. Среди предложенных ОАК самолетов оказался Ту-334, в 2006 г. не включенный в проект производственной программы корпорации. Он оказался очень востребован - российские перевозчики готовы подписаться на 114 таких лайнеров, рассказывают оба собеседника "Ведомостей". Примерно таким же - около 100, по их словам, получился и внутренний спрос на Sukhoi SuperJet-100 (SSJ). Причем половину заказов на SSJ обеспечил подписанный в 2005 г. контракт "Аэрофлота" на поставку 30 самолетов с опционом еще на 20. Готовы заказать SSJ и "КрасЭйр" с "Трансаэро". "КрасЭйр" в 2006 г. подписала соглаше-

ние на 15 SSJ (опцион еще на 15). "Трансаэро" рассматривает возможность покупки до 10 SSJ, говорит представитель перевозчика.

Зато мелкие перевозчики решили заказать по 10 Ту-334, добавляет один из источников. "Это просто несерьезно", - смеется он. Предоставленные данные не накладывают на авиакомпании никаких обязательств по покупке самолетов. В итоге спрос на Ту-334 был "дисконтирован" - ОАК учла в своем прогнозе половину заявок. Оценка продаж SSJ, напротив, была увеличена вдвое - с учетом данных производителя, "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС), по западным заказчикам, уточняет близкий к ОАК источник. В ГСС планы по поставкам еще выше. Бизнес-план проекта рассчитан на производство 236 самолетов до 2012 г., говорит старший вице-президент ГСС Максим Гришанин.

В ОАК и ИФК от комментариев отказались.

Задание на разработку стоместного лайнера, призванного заменить Ту-134, КБ Туполева получило еще в 1986 г. Первый Ту-334 собрали на опытно-заводе в 1993 г., полетел он в 1995 г., но его серийное производство так и не налажено. Государство сделало ставку на SSJ, рассчитанный на 75 и 95 мест. Бюджет проекта - \$1,4 млрд.

В ОАК заказы на Ту-334 считают "просто смешотворными", уверяет источник, знакомый с позицией руководства ОАК. "Ни одного твердого контракта на этот самолет нет", - говорит чиновник профильного ведомства, поэтому вряд ли проект будет возрожден. Но заказчики этого самолета уверены в его перспективности. "Самолет готов, сертифицирован, и на него спрос будет", - уверен гендиректор авиакомпании "Татарстан" Магомед Закоржаев. Его компания, десятая по величине в России, подписала на три Ту-334.

Даже без Ту-334 ОАК сулит авиазаводам "очень обнадеживающую" выручку, говорит аналитик банка "Траст" Евгений Шаго: она вырастет с \$800-900 млн. в 2008 г. до \$3,5 млрд. в 2012 г. Хотя он сомневается, что прогноз по SSJ будет выполнен: слишком он дорог по сравнению с аналогичным лайнером Ан-148.

Окончательно стратегия ОАК должна быть утверждена до конца весны.

*источник: газета "Ведомости"
21.03.07*

"ВСМПО-АВИСМА" МОЖЕТ СОКРАТИТЬ ПОСТАВКИ AIRBUS

Как рассказал на пресс-конференции генеральный директор "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин, корпорация может сократить объем поставок титана крупнейшему европейскому авиаконцерну Airbus. "У нас контрактом определены объемы поставок, в том числе и минимальные, - сообщил глава компании. - Хотя у Airbus не лучшие времена, тем не менее мы в этом году будем работать в рамках контракта. В крайнем случае, в 2008 году объемы поставок могут снизиться". При этом господин Тетюхин добавил, что сокращение объема поставок авиакомпании не отразится на общем объеме заказов корпорации. "Мы не удовлетворяем полностью всех наших заказчиков, - сказал он. - Если уменьшится объем заказов в одном месте, то в другом месте прибавится".

"ВСМПО-Ависма" в рамках контракта планирует в 2007 году поставить Airbus 3 тыс. тонн титана, при этом в дальнейшем поставки увеличатся до 3,5-3,9 тыс. тонн. Как сообщалось, Airbus в настоящее время испытывает серьезные трудности с реализацией проекта создания суперсовременного лайнера А380. Из-за неоднократных срывов сроков начала поставок новинки заказчики стали отказываться от А380. Портфель заказов Airbus составляет сейчас до 149 самолетов. Для того, чтобы выйти на прибыль, Airbus должен продать 420 машин А380.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
19.03.07*

ТИТАНИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ

Новым собственникам титановой корпорации "ВСМПО-Ависма" потребовалось менее полугода, чтобы определиться со стратегией развития этого актива. Уже в ближайшие дни совет директоров корпорации должен будет рассмотреть направления деятельности компании до 2012 года. Планируется, что до этого времени в производство будет инвестировано до 1 млрд. долл, это позволит увеличить выпуск титана более чем в 1,5 раза.

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире производитель титана. На долю компании приходится около 40% его поставок для Boeing, около 80% - для Airbus (включая их субподрядчиков). Основные акционеры: ФГУП "Рособоронэкспорт" - 66%, генеральный директор Владислав Тетюхин - 3,88%, физические лица - 7%. Free-float составляет около 19%. Выручка в 2006 году (предварительные данные компании по РСБУ) - 28,36 млрд. руб., прибыль до налогообложения - 8,19 млрд. руб. В 2006 году произведено 34 тыс. т титановой губки, 23 тыс. т титанового проката.

Уже в конце прошлого года, когда "Рособоронэкспорт" завершил приобретение 66% акций "ВСМПО-Ависмы", нынешние собственники корпорации пообещали разработать новую долгосрочную стратегию развития компании. В частности, еще в ноябре 2006 года гендиректор Владислав Тетюхин отмечал, что до 2012 года в развитие производства будет инвестировано до 1 млрд. долл. Кроме того, новый глава совета директоров корпорации Сергей Чемезов заявлял, что "ВСМПО-Ависма" будет расширяться за счет приобретения титано-магниевого сырья на Украине и в Казахстане.

Для того чтобы разработать новую стратегию компании, нынешним ее собственникам потребовалось менее полугода. Как заявил в прошедшую пятницу г-н Тетюхин, итоговый документ будет рассмотрен советом директоров в ближайшие дни.

Как рассказал РБК daily директор по правовым вопросам и связям с общественностью корпорации Артем Кисличенко, в стратегии развития компании будут изложены направления инвестиций, сроки реализации инвестпроектов и другие параметры, которые станут определять жизнь титановой корпорации в ближайшие пять лет. При этом "ВСМПО-Ависма" к

2010 году намерена увеличить производство титанового проката в 1,5 раза и довести его до 36 тыс. т.

При этом обновленная стратегия развития компании, как уже сообщалось, предусматривает увеличение выпуска продукции с более высокой добавленной стоимостью. Поможет ей в этом и недавно созданное СП с американской аэрокосмической корпорацией Boeing. СП, как ожидается, начнет свою работу в 2008 году и будет заниматься производством титановых деталей для самолетов Boeing 787 Dreamliner. Как сообщил РБК daily заместитель генерального директора "Рособоронэкспорта" Алексей Алешин, с момента заключения договора между компаниями объемы поставок со стороны российской корпорации выросли в несколько раз. Общая сумма контракта с Boeing до 2030 года - около 18 млрд. долл.

При этом корпорация может сократить поставки своей продукции в адрес конкурента Boeing - европейского концерна Airbus. Как заявил журналистам в пятницу Владислав Тетюхин, Airbus переживает не лучшие времена в связи с затягиванием реализации проекта лайнера A380, в результате чего авиастроительная корпорация может в 2008 году закупить титана меньше, чем оговорено контрактом.

Между тем, несмотря на радужные обещания, у инвесторов есть повод для недовольства действиями руководства "ВСМПО-Ависма". В конце прошлой недели стало известно, что корпорация в очередной раз переносит публикацию финансовой отчетности по US GAAP за 2005 год. Хотя предварительные финансовые показатели компания озвучивала, инвесторы хотели бы получить окончательные данные, ведь в 2005 году происходило объединение ВСМПО и "Ависмы". Как отмечает Артем Кисличенко, финотчетность должна быть готова к концу апреля 2007 года.

Аналитик ИГ "Атон" Дмитрий Коломыцын позитивно оценивает перспективы развития компании, замечая, что зарубежные авиастроители постоянно наращивают потребление титана. Кроме того, ожидается существенный рост и в отечественном авиапроме, что также приведет к увеличению потребления металла.

*источник: газета "RBC Daily"
19.03.07*

"ГАЗПРОМАВИА" ВЫБРАЛО ЕВРОПЕЙСКИЙ ВЕРТОЛЕТ

Как стало известно, авиакомпания "Газпромавиа" (дочерняя структура "Газпрома") завершает переговоры с европейской компанией Eurocopter о покупке пяти вертолетов EC225 для использования их в освоении Штокмановского газового месторождения на шельфе Баренцева моря. Стоимость контракта составит около \$100 млн. Это будет крупнейшая закупка российской авиакомпанией зарубежных вертолетов. Eurocopter уже обсудил с "Газпромавиа" особенности комплектации вертолетов. Как сообщил директор по развитию рынков в нефтегазовом сегменте Eurocopter Тери Мове, для участия в тендере "Газпромавиа" была разработана версия EC225 с дополнительным 800-литровым топливным баком. Он позволит совершать

без дозаправки рейсы из Мурманска до Штокмановского месторождения и обратно (общая длина маршрута - 1080 км). В тендере "Газпромавиа" также участвовали американский вертолет S-92 компании Sikorsky (входит в корпорацию United Technologies) и российский Ми-17. "Однако зарубежные участники Штокмановского проекта настояли на закупке зарубежных машин, - сообщил представитель Eurocopter. - В сравнении с S-92 EC225 имел лучшие технико-эксплуатационные показатели". Сейчас в парке "Газпромавиа" есть только российские вертолеты - 74 машины Ми-2, Ми-8 и Ка-26.

*источник: газета "Коммерсантъ"
16.03.07*

SSJ МЕНЯЕТ ВИРТУАЛЬНЫЕ "ТУ" И "ИЛЫ"

Новые региональные самолеты Sukhoi SuperJet-100 (SSJ) могут пополнить парки авиакомпаний "Аэрофлот" и "Трансаэро". Обе компании связаны давними обязательствами о покупке российских самолетов взамен на данное им в свое время властями освобождение от уплаты пошлины за ввоз импортной техники. Фигурировавшие первоначально в обязательствах "Аэрофлота" и "Трансаэро" Ил-96 и Ту-214 за прошедшие годы уже потеряли для перевозчиков актуальность.

Еще в 1993-1994 годах "Аэрофлот" и "Трансаэро" договорились с российскими властями о льготном режиме ввоза иностранных самолетов. Условием освобождения от уплаты пошлин стало обязательство о приобретении этими перевозчиками новейших на тот момент российских самолетов Ту-214 и Ил-96. Только более чем через 10 лет, 14 февраля 2005 года, Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова и Финансовая лизинговая компания подписали договор о строительстве 10 самолетов Ту-214 для "Трансаэро". Планировалось, что первый самолет поступит в парк "Трансаэро" в конце 2005 года, однако сроки поставки неоднократно отодвигались, и авиакомпания до сих пор не получила ни одного Ту-214. Похожая история произошла и с "Аэрофлотом", который в конце 2005 года одобрил сделку с "Ильюшин финанс Ко." на приобретение шести Ил-96. Этот контракт до сих пор также не реализован, что заставило дочернюю компанию национального перевозчика, "Аэрофлот-Карго", объявить на минувшей неделе о начале переговоров по покупке шести грузовых Ил96-400Т.

Как сказал вчера "Бизнесу" советник министра экономического развития и торговли Игорь Коньков, если "Аэрофлот-Карго" купит шесть Ил-96-400Т, они будут засчитаны в счет обязательств "Аэрофлота" по освобождению от пошлин. В то же время советник добавил, что даже с учетом исполнения этого контракта у "Аэрофлота" останется определенный объем невыполненных обязательств, в связи с чем авиакомпания планирует дополнительно приобрести региональные самолеты Sukhoi SuperJet-100.

В прошлом году "Аэрофлот" и "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) уже подписали соглашение о поставках 30 самолетов SSJ 100. Стоимость контракта составляет \$630 млн. Как пояснила вчера руководи-

тель пресс-службы "Аэрофлота" Ирина Данненберг, существует опцион еще на 50 лайнеров, соглашение по поставке которых находится в стадии обсуждения. Впрочем, по ее словам, ни заключенный контракт, ни обсуждаемый опцион не имеют отношения к выполнению обязательств по покупке российской техники.

По данным Игоря Конькова, приобрести SSJ в рамках соглашения с Минэкономразвития планирует и "Трансаэро", поскольку исполнение контракта по Ту-214 затягивается.

В пресс-службе "Трансаэро" воздержались от комментариев относительно переговоров с ГСС, но подчеркнули, что компания настаивает на выполнении условий лизингового соглашения по первому Ту-214. В пресс-службе ГСС не комментировали переговоры с "Аэрофлотом" и "Трансаэро".

По мнению аналитика Rye, Man & Gor Securities Олега Судакова, "Аэрофлоту" требуется явно больше 30 SSJ, поскольку перевозчик в дальнейшем планирует развивать внутренние перевозки. Компания объявила, что планирует вывести из парка все Ту134, на которых выполняется основной объем региональных перевозок. "SSJ - новый самолет, по совокупности характеристик не уступающий зарубежным аналогам", - напомнил Судаков.

У "Трансаэро", по мнению участников рынка, нет необходимости в региональных самолетах. Аналитик Банка Москвы по авиастроению Михаил Лямин считает, что планы по закупке SSJ могут свидетельствовать только о намерении перевозчика развивать региональные рейсы. "Это направление перспективно по причине ухода с рынка мелких авиакомпаний", - говорит аналитик.

Лямин полагает, что и Ту214, и Ил-96 уже попадают в число устаревающих и, несмотря на усилия по их модернизации, не смогут конкурировать с новыми разработками.

SSJ выглядит интереснее для компаний, нацеленных на эксплуатацию современной техники. "SSJ изначально закладывался на другом уровне, не уступающем ни одному из конкурентов. Поэтому можно ожидать, что эффективность от его использования будет выше", - говорит Лямин.

*источник: газета "Бизнес"
13.03.07*

ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ "УЗРОСАВИА"

Президент РФ Владимир Путин подписал распоряжение, в котором поручил правительству РФ принять решение о подписании межправительственного соглашения с Узбекистаном о сотрудничестве в создании и деятельности ООО "Узросавиа". Об этом сообщает пресс-служба главы государства.

В документе содержится распоряжение "принять предложение правительства РФ о проведении переговоров и заключении соглашения между правительством РФ и правительством Узбекистана о сотрудничестве в создании и деятельности ООО "Узбекско-российское совместное предприятие "Узросавиа". По завершении переговоров правительство РФ в соответствии с распоряжением президента примет реше-

ние о подписании соответствующего соглашения. Напомним, что в среду глава Роспрома Борис Аleshин, сопровождавший премьера Михаила Фрадкова во время визита в Ташкент, сообщил журналистам, что совместное предприятие "Узросавиа" станет первым совместным предприятием в СНГ такого профиля. Предприятие будет создано в текущем году, доля российских организаций в уставном капитале будет не менее 51%. Предполагается, что на первом этапе новое предприятие будет осуществлять ремонт вертолетов Ми-8 и Ми-24.

*источник: ИА "РосБалт"
09.03.07*

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ИНДИИ ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ 78 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Военно-воздушные силы (ВВС) Индии 11 марта подписали контракт стоимостью 800 млн. дол на модернизацию 78 истребителей МиГ-29 (3 эскадрильи). С российской стороны документ был подписан "Рособоронэкспортом" и Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК), сообщили индийские СМИ со ссылкой на Минобороны Индии.

В соответствии с контрактом, срок эксплуатации самолетов будет продлен на срок от 25 до 40 лет. Истребители будут оснащены ракетами класса "воздух-воздух" дальнего радиуса действия, модернизированными двигателями РД-33, бортовой радиолокационной станцией "Жук" с фазированной антенной решеткой, цельностеклянной кабиной и заправочной штангой. Первые два прототипа модернизированных МиГ-29 будут собраны в России, остальные самолеты будут модернизированы на мощностях корпорации HAL в Насике. Работы по контракту планируется завершить к 2010 году.

Подписанное соглашение также предусматривает организацию в Индии сервисного центра по обслуживанию парка истребителей МиГ-29 и корабельных МиГ-29К, первый из которых планируется ввести в состав Военно-морских сил Индии к концу 2008 года.

В настоящее время ВВС Индии выводят из своего состава устаревшие МиГ-21 и МиГ-23. В боевом составе ВВС на данный момент осталось 29 истребительных эскадрилий при необходимом количестве в 45 эскадрилий. Для устранения нарастающего дисбаланса индийское руководство в срочном порядке ищет дополнительные ресурсы. Так, в настоящее время завершаются переговоры с французской компанией "Талес" по вопросу модернизации и продлению сроков эксплуатации на 25 лет 52-х истребителей Mirage-2000 стоимостью 1,5 млрд. евро (1,95 млрд. дол).

источник: АРМС-ТАСС
12.03.07

В РОССИИ ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НЕ ИМЕЮЩИЙ АНАЛОГОВ В ЕВРОПЕ ОТКРЫТЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ СТЕНД АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Научно-производственное объединение "Сатурн" 12 марта ввело в эксплуатацию открытый испытательный стенд авиационных двигателей, расположенный в местечке Полуево. С этим стендом, не имеющим аналогов в Европе, ознакомилась прибывшая сюда большая группа членов Совета Федерации.

"Создание стенда - очередное звено в формировании уникального для России и Европы испытательного комплекса, состав и технические возможности которого позволяют проводить весь спектр испытаний двигателей SaM-146, а также других гражданских газотурбинных двигателей с тягой до 20 тонн", - пояснил генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. По его словам, стенд имеет "стратегическое значение не только для его создателей, но и для всей авиационной отрасли страны".

На нем возможна работа с имитацией бокового ветра, при попадании в мотор воды, града или льда, птиц. Он позволяет также оценивать акустические характеристики двигательной силовой установки.

Стенд создан на паритетных началах с французской компанией СНЕКМА. С ней "Сатурн" создал двигатель SaM-146 для российского регионального самолета SuperJet-100.

Территория открытого испытательного стенда занимает 60 тыс. м². Его особенностями являются наличие электронного контроля и управление технологическими системами. Системы сбора и обработки информации дают возможность конструкторам и испытателям получать данные о параметрах двигателя в ходе испытаний в режиме реального времени непосредственно на рабочих местах, расположенных на безопасном удалении от двигателя.

Общестроительные работы испытательного стенда выполнило дочернее предприятие НПО "Сатурн". Оборудование, техническое оснащение и монтаж на контрактной основе осуществлено французскими партнерами "Сатурна".

источник: АРМС-ТАСС
12.03.07

"ВНЕШЭКОНОМБАНК" МОЖЕТ ВОЙТИ В УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ДО КОНЦА 2007 Г.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, входит в АХК "Сухой") и "Внешэкономбанк" (ВЭБ) планируют, что в уставный капитал ГСС банк войдет до конца 2007 года, сообщил журналистам старший вице-президент ГСС по экономике и финансам Максим Гришанин.

Он уточнил, что ВЭБ может приобрести не менее 10 проц. акций ГСС, передает ПРАЙМ-ТАСС.

Кроме того, в начале 2008 г. может быть подписано соглашение о вхождении в уставной капитал ГСС итальянской компании "Алениа" (25 проц. + 1 акция).

источник: АРМС-ТАСС
20.03.07

29 МАРТА НАЧНЕТСЯ РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЛИГАЦИЙ ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ОБЩИМ ОБЪЕМОМ 5 МЛРД. РУБ.

29 марта 2007 года начнется размещение облигаций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), говорится в сообщении компании. Государственный регистрационный номер выпуска ценных бумаг и дата

государственной регистрации: 4-01-21927-Н от 21 февраля 2007 года.

источник: ИА "СbondS"
23.03.07

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ В РОССИИ ТРЕБУЕТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ – Ю.ЕЛИСЕЕВ

Ценообразование на стратегические материалы требует государственного регулирования, заявил 15 марта на конференции по развитию предприятий ОПК генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев.

"К 2008 году мы можем подойти на нулевом уровне по прибыли и не дожить до того времени, когда нас акционируют. Рост цен на материалы - вот что нас погубит", - заявил Елисеев.

Он привел пример с двигателем АЛ-31Ф - визитной карточкой "Салюта". По словам Елисеева, когда заключался большой контракт на этот двигатель в 2001 году, цена на материалы составляла 3200 тыс. дол., а в 2005 году она возросла на 70 тыс. дол.

Такой скачок цен на сырье и комплектующие недопустим, считает руководитель предприятия, поскольку не позволяет выполнять заказы без убытка. "Мы стали абсолютно не конкурентоспособны по двигателям", - говорит он.

"Почему на внутреннем рынке никель продают как на лондонской бирже, где, кстати, цены колеблются - то растут, то падают, в то время как в России они только ползут вверх стремительными темпами?" - возмущается глава "Салюта".

"Экономика должна быть управляемой даже в рыночных условиях. Необходимо регулировать цены, когда возникает такая потребность. Государство на то и существует, чтобы применить власть в подобных случаях. Это очень важный вопрос, который требует немедленного решения", - подчеркнул Ю. Елисеев.

С ним согласен генеральный директор Ступинского металлургического комбината (СМК) Артур Давыдов, который сообщил, что только с 3-го квартала 2006 года по 1-й квартал 2007 года цена на сплавы, выпускаемые предприятием, увеличилась в среднем на 70% из-за роста цен на металлы: никель, кобальт, молибден, вольфрам возросли по стоимости на 108%.

По его словам, снижение собственных издержек комбината с 33 до 19% "не оказало положительного

влияния на цены на нашу продукцию": цена на литейные сплавы поднялась на 70%, на поковки - на 40%, на алюминиевые листы для обшивки самолетов - на 13%. Во всех сплавах, которые выпускает СМК, никель составляет 50-80%, а только за один день с 14-го на 15-е марта его стоимость за тонну выросла на 2 тыс. дол. - до 47200 тыс. дол. В то же время, первоначальная цена, объявленная авиа- и двигателестроительным заводам в третьем квартале 2006 года, когда стартовал гособоронзаказ, была 26000 тыс. дол. В первом квартале прошлого года никель стоил 14500 тыс. долларов.

Рений, входящий в структуру монокристалльных сплавов, вырос за тот же период с 1 млн. 800 тыс. дол. за одну тонну до 10 млн. дол за одну тонну. "В структуре себестоимости конечных изделий ОПК металлы составляют 80%. И у нас до сегодняшнего дня ни один двигательный завод не подписал спецификацию. Как они выходят из этой ситуации, непонятно. Только незавершенка, наверное, их выручает".

По мнению Давыдова, такая ситуация не может сохраняться в дальнейшем. "Я не согласен с Юрием Елисеевым: если вопрос не будет решен, мы обанкротимся раньше", - заявил руководитель металлургического предприятия.

Как известно, практически все металлургические производства в России тем или иным образом (зачастую с нарушением законодательства) перешли в частную собственность, поэтому непонятно, каким образом государство сможет обеспечить регулирование цен на сырье (в данном случае - металлы). Однако без решения этого вопроса все усилия по наведению порядка в сфере ценообразования на конечную продукцию ОПК, представляются бесперспективными.

*источник: АРМС-ТАСС
16.03.07*

ОАО "ЗАП" ГОТОВО УЧАСТВОВАТЬ В ПРОЕКТЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ДВИГАТЕЛЯ SAM146

В начале 2007 года партнеры ОАО "ЗАП" - НПО "Сатурн" и Спеста - разработали совместный революционный проект авиационного двигателя, уже названный экспертами "бестселлером" авиастроения. Завод авиационных подшипников (ОАО "ЗАП", входит в Европейскую подшипниковую корпорацию), являясь лидером отечественного рынка авиационных подшипников, располагает всеми необходимыми наработками, чтобы уже сейчас принять участие в этом проекте. Предприятие не только сохранило необходимый потенциал, но постоянно развивает свое производство и расширяет рынки сбыта, все больше ориентируясь на зарубежных потребителей.

Совместная программа SaM146 НПО "Сатурн" и французской компании Спеста, по мнению председателя НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина, является беспрецедентным для России международным проектом.

Завод авиационных подшипников заинтересован в подобных разработках, так как продукция предприятия с каждым годом становится востребованной на мировом рынке. Только за последний год количество

зарубежных покупателей продукции завода увеличилось в разы, что само по себе характеризует качество выпускаемых изделий. Сейчас на заводе реализуются десятки проектов, направленных на улучшение качества и модернизацию производства.

"Завод, - отмечает генеральный директор ОАО "ЗАП" Владимир Макаруч, - ежегодно увеличивает объем продаж своей продукции, превышая поставленные задачи как по финансовым показателям, так и по количественным. Благодаря внедрению мероприятий технического и организационного характера на предприятии удалось существенно снизить себестоимость продукции и производственные затраты. На заводе налажена эффективная и работоспособная система контроля качества - один из важнейших факторов, обеспечивающих конкурентоспособность и финансовую успешность предприятия. Только 2006 году объем продаж продукции предприятия увеличился почти на треть".

*источник: сайт "Портал машиностроения"
15.03.07*

ХАРАКТЕРИСТИКИ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ДВИГАТЕЛЯ АЛ-31Ф ПРЕВЗОШЛИ ТРЕБОВАНИЯ МИНОБОРОНЫ РОССИИ

Характеристики модернизированного авиадвигателя АЛ-31Ф превзошли требования Минобороны России. Об этом сегодня на конференции, посвященной развитию ОПК России, заявил заместитель начальника вооружения ВС РФ Владимир Михеев.

"Салют" в инициативном порядке модернизировал и собирается еще более усовершенствовать двигатель, характеристики которого даже превзошли требования ТТЗ на опытно-конструкторскую работу "Демон". В рамках этой работы мы должны были получить новый двигатель АЛ-41", - сказал Михеев.

По его словам, ММП "Салют" демонстрирует пример реализации одного из основных принципов в области развития ОПК - поэтапный перенос центра тяжести финансовой политики на внутренние инвестиции, в особенности, в интересах проведения НИОКР. Генеральный директор ММП "Салют" Юрий

Елисеев напомнил, что модернизированный двигатель АЛ-31Ф, имеющий увеличенную на 2 т тягу и повышенный ресурс, полностью создан на средства предприятия. "ВВС России получили новый двигатель, не вкладывая в него ни копейки", - подчеркнул он.

Такая задача была реализована, в том числе, благодаря конкуренции, считает руководитель "Салюта". "Чтобы выжить, мы проявили инициативу и создали новый двигатель", - сказал он. Поэтому, считает Елисеев, конкуренция должна существовать и стимулировать развитие. И в этой связи он не понимает решение Минобороны РФ, которое выбрало головных исполнителей заказа по двигателю пятого поколения и перспективному двигателю для ВМФ России без предварительного конкурса.

*источник: АРМС-ТАСС
16.03.07*

БЕЗ ПРЕОДОЛЕНИЯ ДЕФИЦИТА КАДРОВ РОССИЙСКИЙ ОПК НЕ СМОЖЕТ РАБОТАТЬ НА УКРЕПЛЕНИЕ ОБОРОНЫ СТРАНЫ - ГЕНДИРЕКТОР ММП "САЛЮТ"

Российский оборонно-промышленный комплекс (ОПК) испытывает жестокий дефицит квалифицированных кадров, считает генеральный директор одного из ведущих авиадвигателестроительных предприятий России ММП "Салют" Юрий Елисеев.

"Такого дефицита человеческого ресурса, как сегодня, оборонно-промышленный комплекс не испытывал никогда", - заявил Ю.Елисеев в интервью, опубликованном в четверг в газете "Красная звезда".

По его словам, "проблема столь остра, что, возможно, по прошествии нескольких лет работать на благо укрепления обороноспособности страны станет просто некому, не говоря уже об инновационном развитии".

Как отметил Ю.Елисеев, средний возраст сотрудников ОПК превышает 45-50 лет, опытные кадры постепенно уходят, процесс их замены перспективной молодежью идет крайне медленно.

Руководитель "Салюта" высказался за внедрение в России контрактной системы подготовки инженеров.

"Должна быть прекращена практика безответственного отношения выпускников и российских вузов к собственному государству... Если во всем, включая выбор работодателя, в нашей стране сегодня действует рыночный подход, то почему система обучения в вузах на бюджетной основе представляет собой аналог беспроцентной и, более того, невозвратной ссуды государства гражданину?" - сказал он.

По мнению Ю.Елисеева, обучение работника должен оплачивать тот, кому он требуется, а студент обязан нести ответственность за средства, вложенные в него государством либо другим работодателем.

Он считает внедренную в вузах России двухуровневую образовательную систему (бакалавры и магистры) не оправдавшей себя при обучении инженерным специальностям в российских условиях.

"Жизнь показала, что "бакалавры" и "магистры", успешно адаптируясь в гуманитарной среде, не могут полноценно трудиться в конструкторских бюро и высокотехнологичных отраслях промышленности на инженерных должностях. Нужна наша собственная,

русская, простая и опробованная годами практика на производстве, одноуровневая целевая система подготовки инженеров", - сказал Ю.Елисеев.

При этом он отметил, что на самом "Салюте" создана и эффективно действует внутренняя система подготовки кадров. В частности, для подготовки и повышения квалификации инженеров и рабочих на заводе работает Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению.

ФГУП "ММП "Салют" является уникальным федеральным научно-производственным центром, вокруг которого впервые в России в области авиадвигателестроения создана интегрированная структура, состоящая из конструкторских бюро и машиностроительных предприятий. Наряду с головным предприятием - ФГУП "ММП "Салют" - в нее вошли: ОАО "Агрегат" (г. Сим, Челябинская обл.), филиал ВМЗ "Салют" (пос. Белозерское, Московская обл.), НТЦ МКБ "Гранит" (г. Москва), филиал "НИИД" (г. Москва), филиал МКБ "Горизонт" (г. Дзержинский, Московская обл.), филиал АО "Прибор" (г. Бендеры, Молдавия), ОАО "КБ "Электроприбор" (г. Саратов), ОАО "ГМЗ "Агат" (г. Гаврилов-Ям, Ярославская обл.), АО "Топаз" (г. Кишинев, Молдавия). Основная цель такой кооперации - оптимизация и повышение эффективности процессов разработки, доводки, серийного производства, сопровождения и эксплуатации газотурбинных двигателей.

ММП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет техническое сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "Су"), ремонтирует АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое обслуживание

*источник: ИА "Интерфакс-АВН"
15.03.07*

СОСТОЯЛОСЬ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ-ЧЛЕНОВ АССОЦИАЦИИ "СОЮЗ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ"

27 марта 2007 года на ФГУП "ММПП "Салют" состоялось Общее собрание предприятий-членов ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" по итогам деятельности в 2006 г.

В Заседании принимали участие руководители и конструкторы ведущих предприятий авиационной промышленности России и стран СНГ.

В ходе совещания был заслушан отчет Президента АССАД В.М. Чуйко об итогах деятельности Ассоциации в 2006 г., даны оценки общего состояния двигателестроения, выработаны предложения по повышению эффективности предприятий отрасли, принята программа АССАД на ближайшую перспективу.

На Заседании была представлена Концепция АССАД по созданию интегрированных структур в двигателестроении, которую в ближайшее время планируется представить в Правительство РФ.

По словам Президента АССАД В.М. Чуйко, "прошлый год стал годом определенного улучшения тенденций развития авиационного двигателестроения. Объем продаж вырос на 15,7%, увеличились инвестиции в развитие научной и технологической базы предприятий, отмечен рост заработной платы. Одним из значимых событий 2006 г. стало создание и начало работы военно-промышленной комиссии и

ОАК, и это позволяет с определенной долей оптимизма утверждать, что в ближайшей перспективе будет положено начало преодолению системного кризиса в авиастроении"

По словам Директора по науке ФГУП "ММПП "Салют" В.В. Крымова, "проведение мероприятий высокого уровня на "Салюте" не случайно и стало доброй традицией. Так, недавно на нашем предприятии состоялось Заседание Комитета Российского Союза промышленников и предпринимателей по вопросам энергетической безопасности, энергоэффективности и развития отраслей топливно-энергетического комплекса (ТЭК) и Комитета по обороне Совета Федерации. Ведь именно "Салют", по мнению большинства аналитиков отрасли, является достойным примером сочетания развитой инфраструктуры, научной и технологической базы, кузницей высококвалифицированных кадров, внедрения инновационных разработок и технологий за счет собственных средств, что не раз отмечалось на самом высоком государственном уровне"

источник:

*Пресс-служба ФГУП "ММПП "Салют"
28.03.07*

НА БАЗЕ МОСКОВСКОГО "САЛЮТА" БУДЕТ СОЗДАН ПРОМЫШЛЕННО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ТЕХНОПАРК

Концепция создания промышленно-энергетического технопарка в сфере высоких технологий на базе московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" обсуждалась на очередном заседании комитета РСПП по вопросам энергетики, безопасности, энергоэффективности и развития отраслей ТЭК.

"Основная идея технопарка - создать здесь, в Москве, на Соколиной горе, центр по газотурбостроению", - заявил журналистам генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев.

Он отметил, что газотурбостроение - это продукт стратегический, который обеспечивает как оборонную безопасность, так и энергетическую безопасность, а также решение транспортных проблем, газоперекачки и так далее.

"По оценке экспертов, в Москве сосредоточено более семидесяти процентов российской науки. Мы бы хотели привлечь этот потенциал к созданию двигателя пятого поколения и двигателей для транспорта, двигателей для газоперекачки и энергетических установок", - сказал Ю.Елисеев.

Он отметил, что без государственной поддержки и частных инвестиций идею создания технопарка не претворить в жизнь. По его словам, конкретные вопросы сроков создания технопарка, необходимых инвестиций для его развития обсуждались на очередном заседании комитета РСПП по вопросам энергетической безопасности, энергоэффективности и развития отраслей ТЭК, которое прошло на базе ММПП "Салют". На заседании, в частности, отмечалось, что промышленно-энергетический технопарк призван стать фундаментом для дальнейшего выстраивания продуктивных взаимоотношений топливно-энергети-

ческого комплекса с оборонным по самому широкому спектру - от НИОКР в области энергетического хайтека до совместной реализации инфраструктурных проектов. По оценке экспертов, ММПП "Салют" наилучшим образом подходит в качестве площадки для создания такого технопарка. Помимо современной инфраструктуры (производственный комплекс находится практически в центре Москвы, имеет мощное конструкторское бюро, научно-технические центры, испытательный комплекс) на "Салюте" еще и работает большой отряд уникальных специалистов в разных областях как оборонного, так и гражданского производства. Ю.Елисеев сообщил, что на сегодняшний день в производственных программах ММПП "Салют" все больше внимания уделяется гражданским программам. По его словам, на сегодняшний день уже поставлено заказчикам шесть энергетических установок и есть заказы еще на десять установок, в том числе за рубежом, в частности, в Нигерию.

Ю.Елисеев отметил, что к серийному производству энергетических установок предприятие приступило, фактически, с этого года. На сегодняшний день доля гражданской продукции в общем объеме производства составляет порядка двадцати процентов, но год от года она будет увеличиваться.

"В течение четырех, максимум пяти лет мы планируем довести выпуск гражданской и военной продукции до уровня пятьдесят на пятьдесят", - сказал Ю.Елисеев. При этом он отметил, что это не означает, что будут уменьшаться объемы выпуска военной продукции. "Они также будут расти", - сказал он.

*источник: ИА "Интерфакс-АВН"
20.02.07*

СОТРУДНИКИ НПО "САТУРН" НАГРАЖДЕНЫ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ ЗА ЗАСЛУГИ В РАЗРАБОТКЕ И СОЗДАНИИ СПЕЦИАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Президент Российской Федерации Владимир Путин объявил благодарность коллективу ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" за заслуги в разработке и создании специальной техники. Распоряжение президента РФ о поощрении подписано 16 марта 2007 года. В этот же день президент РФ издал указ о награждении государственными наградами Российской Федерации ряда работников НПО "Сатурн". Указом президента РФ за большой вклад в разработку и создание специальной техники и многолетний и добросовестный труд награждены:

Орденом почета:

- Ремизов Владимир Федорович - фрезеровщик,
- Целиков Владимир Алексеевич - главный менеджер по производству газотурбинных двигателей специального назначения.

Медалью ордена "За заслуги перед Отечеством" II степени:

- Дядин Евгений Николаевич - слесарь механосборочных работ,
- Ерастов Сергей Константинович - слесарь механосборочных работ,
- Сорокин Петр Петрович - штамповщик.

Присвоены почетные звания:

"Заслуженный конструктор Российской Федерации"
- Бурову Николаю Алексеевичу - главному специалисту по общим газодинамическим расчетам и теории двигателей,

- Земскову Александру Сергеевичу - заместителю генерального конструктора - главному конструктору по газотурбинным двигателям летательных аппаратов,
- Матвеевко Георгию Петровичу - первому заместителю генерального конструктора - главному конструктору - начальнику опытного конструкторского бюро.

"Заслуженный машиностроитель Российской Федерации":

- Богову Анатолию Васильевичу - начальнику корпуса,

- Киселеву Вячеславу Николаевичу - директору завода,

- Пиотуху Станиславу Мечиславовичу - начальнику конструкторского отдела турбин,

- Румянцеву Валерию Анатольевичу - начальнику производства завода "Русская механика",

- Собенникову Александру Васильевичу - первому заместителю главного инженера - главному инженеру по опытно-конструкторским работам.

"Нам есть, чем гордиться, - сказал генеральный директор НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, поздравляя своих коллег с высокими наградами. - За последние 8-10 лет мы осуществили переход от серийного завода, который выпускал один тип двигателя, к компании, которая имеет колоссальный портфель заказов в области промышленных турбин, лопаточного производства, авиационных двигателей. Люди, отмеченные в указе президента, - настоящие профессионалы, для них дело, которым мы занимаемся, есть сама жизнь. Именно из таких людей состоит НПО "Сатурн", на таких людях держится и благодаря им развивается наша страна".

По словам Юрия Ласточкина, внимание государства для НПО "Сатурн" - и большой почет, и показатель правильности выбранного пути, и серьезная мотивация для того, чтобы сделать гораздо больше.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
21.03.07*

ЛУЧШИЕ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ ЗАО "АВИАСТАР-СП"

В ЗАО "Авиастар-СП" подведены итоги конкурсов по рационализации за 2006 год. Компетентная комиссия, в которую вошли главный технолог Л. Воронов, главный конструктор В. Фукалов, главный специалист по КМ В. Герасимов, начальник управления технического развития Г. Летуновский, председатель профкома Н. Ерахтина, начальник отд. 124 С. Баранов, рассмотрела результаты проведенных в коллективах предприятия конкурсов.

Звание "Лучший рационализатор 2006 года" присвоено начальнику КБ отдела 112 Сергею Танонину. Экономический эффект его разработки составил 4 млн. 879,927 тыс. рублей.

Победителями конкурса на лучшее рационализаторское предложение по снижению массы самолетов семейства Ту-204 признаны Сергей Танонин, начальник КБ отд. 113 Владимир Сергеев, ведущий конструктор УГК Михаил Башкирцев. По приказу генерального директора им выплачена премия.

Отмечена также хорошая организация рационализаторской работы в подразделениях управления главного конструктора, главного механика, отделе 117.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
14.03.07*

НАПО В 2007 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ 1 МЛРД. РУБ. В ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ

ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова" (НАПО), входящее в Авиационную холдинговую компанию "Сухой", планирует в 2007 году инвестировать 1 млрд. руб. в техническое перевооружение в рамках программы по созданию самолета Superjet 100, сообщают в пресс-службе компании.

Всего в 2006-2010 годах в рамках программы в техническое перевооружение будет вложено более 1,5 млрд. руб. Основные инвестиции планируется направить на приобретение нового оборудования.

*источник: сайт "Финам.ру"
09.03.07*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Airbus посадила EADS	27
Airbus призвал политиков не вмешиваться в дела компании	27
В Гамбурге около 10 тысяч человек выступили против сокращения в Airbus	28
Самолет Airbus A380 совершил первый трансатлантический перелет	28
На лайнер A380 уже поступило 166 заказов	28
США обвинили Евросоюз в незаконной господдержке Airbus	29
Airbus подтверждает планы увеличения производства самолетов A330/340	29
Пекин рвется в небо	29
Авиакомпания CargoLux, первый заказчик программы Boeing 747-8, приобретает еще три самолета этой модели	30
Boeing будут летать на "Русланах"	30
Boeing может увеличить выпуск Boeing 787	31
Совершенно новый Boeing поднимется в воздух	31
Кувейтская ALAFCO заказала 18 самолетов Boeing на сумму 2,26 млрд. долл.	31
Boeing поставил ВМС США 200 самолетов T-45 Goshawk Boeing поставил ВМС США 200 самолетов T-45 Goshawk	32
Boeing прекращает производство пассажирской версии самолета 747-400	32
Оборонпром пора переориентировать	32
Начались поставки военно-транспортных C-295 в Финляндию	32
"Авиация Украины": полет в неизвестность	33
США опробуют военные беспилотные самолеты для защиты аэропортов	34
Пакистан получил два истребителя нового поколения "Гром"	34
Конгресс США отказался финансировать производство новых самолетов	34
Создание концерна "Авиация Украины" не повлияет на планы ОАО "Мотор Сич"	35
Вновь "Антонов" бьет рекорды	35
Катар ведет переговоры о покупке 10% акций EADS	35
Япония отказывается от американских военных самолетов	36
Лайнеры мечты	36
Авиакомпания Finnair разместила первый заказ на двигатели Rolls-Royce Trent XWB	37
Щит из лазера	37
Американские на европейские	37

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

AIRBUS ПОСАДИЛА EADS

В конце прошлой недели европейский аэрокосмический оборонный концерн EADS сообщил о том, что за 2006 год его чистая прибыль снизилась в 17 раз. Главной причиной этого стали проблемы в дочерней авиастроительной компании Airbus, понесшей 572 млн. евро убытков. В EADS не рассчитывают на то, что Airbus вернется к прибыли в этом году, а аналитики отмечают, что ситуация в компании может ухудшиться и тогда убытки понесет уже весь оборонный концерн.

Выручка EADS за 2006 год выросла на 15%, до 39,4 млрд. евро, по большей части за счет оборонного бизнеса корпорации, продажи которого увеличились на 30% и впервые превысили 10 млрд. евро. Выручка Airbus также увеличилась на 3 млрд. евро, до 25,2 млрд. евро, за счет увеличения заказов до 790 самолетов и роста поставок до рекордного уровня в 434 самолета. Однако в отличие от оборонного, космического и вертолетного подразделений EADS, где параллельно выручке росла и чистая прибыль, Airbus впервые за всю свою историю понесла убытки, которые достигли 572 млн. евро. В итоге чистая прибыль материнского концерна упала с 1,68 млрд. евро в 2005 году до 99 млн. евро в 2006 году.

"Очевидно, это был худший год в истории Airbus", - отметил гендиректор компании и содиректор EADS Луи Галлуа. Потери Airbus были ожидаемыми (хотя аналитики прогнозировали, что в среднем убытки составят около 436 млн. евро) и связаны главным образом с отставанием поставок двухпалубного суперлайнера A380 заказчиком на два года от первоначального плана. Убытки по этому проекту в 2006 году достигли 2,5 млрд. долл. Также среди проблем Airbus EADS называет ослабление курса доллара по отношению к евро и возросшие расходы на исследования и разработки. Еще 500 млн. евро были потрачены на компенсации заказчикам самолета A350 XWB.

В ответ на проблемы Airbus разработала план по реструктуризации компании, холодно встреченный профсоюзными рабочими компании и политиками во Франции и Германии. Программа, названная Power 8,

включает в себя сокращение 10 тыс. сотрудников, а также полную или частичную продажу шести заводов и направлена на экономию 5 млрд. евро к 2010 году и 2,1 млрд. евро в каждый последующий год. "Осуществление Power 8 займет некоторое время, но план сделает Airbus гораздо более интегрированной и эффективной компанией", - уверены генеральные содиректора EADS Том Эндерс и Луи Галлуа. Однако в 2007 году руководство EADS ожидает "существенных убытков" в Airbus, а также понизило норму прибыли на следующие 2-5 лет до 5%. Для сравнения: в 2005 году этот показатель был равен 8,5%. Эксперты считают, что в следующем году проблемы Airbus могут усилиться настолько, что успехи остальных подразделений EADS не способны будут компенсировать их. Причем они затронут не только A380, но и A350 XWB, на создание которого планируется потратить 10 млрд. евро. "Первоначальный A350, на который Airbus приняла заказы, должен был стоить 1,71 млрд. долл., однако после модернизации проекта его стоимость выросла до 2,16 млрд. долл. И Finnair, пока единственная компания, которая подтвердила свой заказ, приобретет 11 новых самолетов по старой цене. Естественно, другие авиакомпания захотят тех же условий", - отметил РБК daily управляющий директор консалтинговой фирмы Arran Aerospace Даг Маквити. "Издержки по проектам A380 и A350 XWB продолжат расти, - согласился аналитик брокерской компании Panmure Gordon Ник Канингэм. Новый проект Airbus также неизбежно приведет к росту расходов на исследования и разработки".

При этом г-н Маквити отмечает отсутствие шагов, направленных на улучшение ситуации в Airbus в ближайшем будущем. "Максимальный эффект от Power 8 будет достигнут только к 2010 году, поэтому в ближайшие годы ситуация в компании к лучшему не изменится. По сути, Airbus ничего не может предпринять помимо этой реструктуризации", - подытожил эксперт.

*источник: газета "RBC Daily"
12.03.07*

AIRBUS ПРИЗВАЛ ПОЛИТИКОВ НЕ ВМЕШИВАТЬСЯ В ДЕЛА КОМПАНИИ

Президент Airbus Луи Галуа (Louis Gallois) обратился к политикам с призывом не вмешиваться в дела компании. Об этом пишет газета The International Herald Tribune. В качестве помощи Airbus для выхода из кризиса ряд французских политиков в преддверии выборов высказался за увеличение государственной доли в материнской компании Airbus - EADS.

"Несмотря на то, что заинтересованность государственных деятелей (в делах компании) представляет обычное явление, я бы не хотел их вмешательства в процесс руководства фирмой", - заявил Галуа.

В настоящее время Airbus столкнулась с кризисом, вызванным подешевевшим долларом и срывом сро-

ков поставок новейших лайнеров A380. Из-за двухгодичной задержки отправки самолетов компания потеряла 6,5 миллиардов долларов.

Для выхода из сложившейся ситуации авиастроители планируют только во Франции сократить 4300 рабочих мест. Кроме того, Airbus намерена продать или закрыть три завода, а также модернизировать еще три предприятия, выпускающих фюзеляжи и крылья для машин компании. Два из шести проблемных заводов находятся во Франции, три - в Германии и один - в Великобритании.

*источник: LENTA.RU
07.03.07*

В ГАМБУРГЕ ОКОЛО 10 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ СОКРАЩЕНИЯ В AIRBUS

В состоявшихся в пятницу в Гамбурге акциях протеста против сокращения рабочих мест в европейском концерне Airbus (дочернее предприятие военного концерна EADS) участвовало не менее 10 тысяч человек. Об этом РИА "Новости" сообщил представитель полицейского управления города.

Он отметил, что "митинг и демонстрации прошли организованно, без особых эксцессов".

Между тем, по данным профсоюзов, в Гамбурге со всех немецких заводов концерна съехалось вдвое больше народа, чем проходит по полицейской сводке. Только специальными автобусами в город было доставлено 15 тысяч человек - сотрудников предприятий и членов их семей, а также родных и знакомых, захотевших поддержать акцию протеста против "несправедливых планов менеджмента концерна", заявил журналистам представитель профорганизации.

Кроме того, по его словам, еще две тысячи человек организовали "живую цепочку" вокруг предприятия в Лауненхайме (земля Баден-Вюртемберг), которое руководство Airbus намеревается продать.

Солидарность с коллегами, по сообщению немецких телеканалов, проявили сотрудники другого дочернего предприятия EADS - вертолетного завода Eurocopter в баварском Донауверте, которые во время акций протеста в Гамбурге прервали на один час свою работу.

Глава профсоюза ИГ Металл Юрген Петерс, выступивший на митинге в Гамбурге, потребовал от

руководства EADS пересмотреть планы "оздоровления" Airbus. "Продукция концерна востребована, портфель заказов полон, так в чем же дело? О каком оздоровлении идет речь?" - под одобрительные крики участников митинга заявил профсоюзный руководитель.

С ним полностью согласился также выступивший в Гамбурге премьер-министр Нижней Саксонии Кристиан Вульф (ХДС). "Я не согласен с тем, что за ошибки высшего менеджмента теперь должны расплачиваться рядовые сотрудники", - отметил политик. Он считает "весьма спорной" выработанную руководством концерна программу "оздоровления".

Согласно принятому в феврале текущего года советом директоров европейской оборонной корпорации EADS, дочерним предприятием которой является Airbus, плану сокращения издержек, в течение четырех ближайших лет предусматривается сокращение 20% рабочих мест. В частности, 4300 рабочих будут уволены во Франции, 3700 - в Германии, 1600 - в Великобритании и 400 - в Испании. Кроме того, план предполагает продажу ряда предприятий, входящих в структуру концерна, в числе которых заводы в Вареле (Нижняя Саксония) и Лауненхайме (Баден-Вюртемберг) с общим числом сотрудников в две с половиной тысячи человек.

источник: РИА "Новости"
19.03.07

САМОЛЕТ AIRBUS A380 СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЙ ПЕРЕЛЕТ

Лайнер европейского авиапроизводителя Airbus A380, крупнейший в мире пассажирский самолет, в понедельник совершил первый перелет в Соединенные Штаты, приземлившись в Нью-Йорке.

Еще один A380 прилетел в Лос-Анджелес.

Первые трансатлантические полеты лайнера, рассчитанного на 555 пассажиров, предназначены для выявления того, совместим ли он с оборудованием двух крупнейших в США аэропортов.

При этом перспективы европейского лайнера, крупнейшего пассажирского самолета в мире, на американском рынке представляются экспертам туманными. Перелет в Нью-Йорк из Франкфурта-на-Майне был осуществлен авиакомпанией Lufthansa, а

самолет, приземлившись в Лос-Анджелесе, куда он перелетел из Тулузы, управлялся пилотами австралийской Qantas.

На первом самолете были транспортированы 500 сотрудников Airbus и Lufthansa, на втором - лишь экипаж и команда инженеров.

Airbus потратил более \$10 миллиардов на разработку A380, стоимость которого составляет \$319 миллионов. Пока он получил 156 заказов от 14 клиентов, но ни одна из американских авиалиний не обратила на него внимания.

источник: REUTERS
20.03.07

НА ЛАЙНЕР A380 УЖЕ ПОСТУПИЛО 166 ЗАКАЗОВ

Новейшая разработка компании Airbus - пассажирский лайнер A380 - прошел испытание перелетом из Европы в США. Для самолета, длина которого превышает 70 метров, а вмещается в него 550 пассажиров, это первый подобный рейс. Целью полета было проведение технических тестов. Впервые двухпалубный A380 поднялся в воздух год назад. За это время лайнер совершил несколько рейсов по Европе, а также осуществил перелеты в Азию и Австралию. Исторический полет занял около 8-ми часов. Вылетел он из Франкфурта, приземлился в аэропорту им.Кеннеди в Нью-Йорке.

Второй лайнер A380 приземлился в Лос-Анджелесе, где он проверил реконструированную взлетно-посадочную полосу.

Сенсационный самолет не останется без внимания авиакомпаний. На данный момент компания Airbus уже получила 166 заказов от 15 авиакомпаний, передает KM.py.

источник: газета "Труд"
20.03.07

США ОБВИНИЛИ ЕВРОСОЮЗ В НЕЗАКОННОЙ ГОСПОДДЕРЖКЕ AIRBUS

США в рамках Всемирной торговой организации (ВТО) обвинили страны Европейского союза в незаконной господдержке авиастроительной компании Airbus.

США обратились в ВТО с жалобой на незаконные субсидии, которые Брюссель выделяет Airbus, более двух лет назад. В ответ Евросоюз подал в ВТО идентичную жалобу. Накануне в Женевской штаб-квартире ВТО состоялись первые закрытые слушания, на которых обе стороны представили свои аргументы.

В среду США опубликовали 72-страничное заявление, обвинив Airbus в получении от стран Евросоюза \$15 миллиардов. Вашингтон утверждает, что страны Евросоюза предоставляли Airbus долгосрочные кредиты по заниженным ставкам. Это позволило компании "запустить модели больших гражданских самолетов в таком масштабе и такими темпами, которые были бы невозможны без субси-

дий". Кроме того, господдержка позволила Airbus "продолжать агрессивную политику по увеличению своей доли на рынке", говорится в заявлении США. Эта помощь позволила Airbus начиная с 2003 года стать мировым лидером по продажам самолетов.

Брюссель отвергает обвинения США и, в свою очередь, обвиняет Вашингтон в обширной скрытой поддержке Boeing, утверждая, что компания получает от американского правительства в десять раз больше, чем Airbus.

Ожидается, что ВТО вынесет свое решение по делу "США против Airbus" в конце октября этого года, однако, по мнению специалистов, слушания могут затянуться. Решение по делу "ЕС против Boeing" ожидается не ранее апреля 2008 года.

*источник: РИА "Новости"
21.01.07*

AIRBUS ПОДТВЕРЖДАЕТ ПЛАНЫ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА САМОЛЕТОВ A330/340

Европейский авиапроизводитель Airbus подтверждает планы увеличения производства самолетов A330/340 с 7 до 9 штук в месяц. Как отмечается в материалах компании, посвященных выпуску 800-го самолета A330/340, уровень производства в настоящий момент составляет 7 лайнеров в месяц, в начале 2008г. планируется увеличение до 8 штук, а к середи-

не 2009г. - до 9 самолетов в месяц. Ранее в феврале 2007г. о возможном увеличении выпуска самолетов A330/340 в короткие сроки сообщал вице-президент Airbus Том Вильямс.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
15.03.07*

ПЕКИН РВЕТСЯ В НЕБО

В начале недели руководство Китая объявило о планах по созданию к 2020 году собственного большого пассажирского авиалайнера, который смог бы конкурировать с новинками Boeing и Airbus. А к 2030 году КНР рассчитывает стать вторым номером в мире по объему авиаперевозок после США.

По данным государственного информагентства Китая Xinhua, чертежи новых авиалайнеров будут готовы к концу этого десятилетия. "Сегодня мы уже неплохо подготовлены к постройке большого самолета", - заявил заместитель главы научно-технического департамента China Aviation Industry Corporation I Лю Дасян. В ближайшие пять лет для обновления парка Китая намерен закупить 500 самолетов, преимущественно у Boeing и Airbus. Boeing уже удалось получить 60 заказов от местных авиакомпаний на поставки 787 Dreamliner, а Airbus соберет для Китая 100 машин. По предварительным подсчетам, до 2025 года только на закупку 2230 новых авиалайнеров Китай истратит несколько триллионов долларов.

Страна с населением 1,4 млрд. человек демонстрирует огромный потенциал для перевозчиков и производителей самолетов. "Китай провел либерализацию рынка, и мы наблюдаем значительный рост авиаиндустрии в стране, - заявил РБК daily главный экономист International Air Transport Association (IATA) Брайан Пирс. - Все это происходит на фоне роста пассажиропотока, объем которого в 2005 году составил около 100 млн. человек". В IATA подсчитали, что до конца десятилетия ежегодный прирост объе-

мов пассажирских перевозок в Китае составит в среднем 12%. К 2010 году через китайские аэропорты будет летать почти 175 млн. человек. По словам Лю Дасяна, объем авиаперевозок в Китае к 2030 году вырастет в шесть раз по сравнению с нынешним показателем, что обеспечит КНР второе место в мире после США. Boeing и Airbus о своих взаимоотношениях с Китаем говорят сдержанно. Пока помимо продажи готовых самолетов все сводится к необходимости балансировать между желанием оберегать собственные технологии и привлекательностью местной рабочей силы (сегодня китайцы изготавливают запчасти для этих двух компаний на 200 млн. долл. в год).

Airbus, которая вскоре начнет собирать в Китае наиболее продаваемую модель A320, не видит в использовании китайских мощностей какой-либо опасности для себя на авиарынке будущего. В Airbus РБК daily напомнили, что соглашение о создании линии окончательной сборки семейства A320 в Тяньцзине было подписано в октябре 2006 года. "Это всего лишь линия финальной сборки, - сказали РБК daily в Airbus. - Мы не передаем Китаю свои технологии". В Boeing РБК daily лаконично заявили о существовании "прочных взаимоотношений с китайской авиаиндустрией", добавив, что "намерены развивать эти контакты".

*источник: газета "RBC Daily"
14.03.07*

АВИАКОМПАНИЯ CARGOLUX, ПЕРВЫЙ ЗАКАЗЧИК ПРОГРАММЫ BOEING 747-8, ПРИОБРЕТАЕТ ЕЩЕ ТРИ САМОЛЕТА ЭТОЙ МОДЕЛИ

Сегодня представители компании Boeing объявили о том, что авиакомпания Cargolux, первый заказчик программы Boeing 747-8, подписала соглашение о приобретении трех дополнительных грузовых самолетов этой модели. Стоимость сделки по ценам каталога составляет \$845 млн. Соглашение также предусматривает опцион на приобретение еще двух лайнеров Boeing 747-8 Freighter. Общий объем заказа люксембургской авиакомпании на самолеты Boeing 747-8 Freighter достиг 13 лайнеров. Кроме того, она располагает опционом на два дополнительных лайнера, а также правами на приобретение еще десяти самолетов этой модели.

Ули Огирманн (Uli Ogiermann), генеральный директор авиакомпании Cargolux, сказал: "Учитывая выдающиеся показатели экономичности модели Boeing 747-8 Freighter, мы приняли решение о том, что именно этот самолет станет основой парка нашей авиакомпании в будущем. Кроме того, данную модель отличают прекрасные экологические характеристики, которые соответствуют самым жестким нормативным требованиям в области защиты окружающей среды. Так, например, уровень вредных выбросов снизился на 15% по сравнению с другими самолетами, а уровень шума - на 30%".

В рамках программы создания Boeing 747-8 инженеры компании широко использовали технологии, разработанные для новой модели Boeing 787. Это позволило им спроектировать самолет с минимальным негативным влиянием на окружающую среду. Новые двигатели GEnx, которые были созданы для высокоэкономичной модели Boeing 787, обеспечивают превосходные показатели с точки зрения потребления топлива, вредных выбросов и шума. Кроме того, они имеют значительно более длительный срок эксплуатации и меньший вес по сравнению

с другими двигателями, используемыми на современных лайнерах.

Марлин Дейли (Marlin Dailey), вице-президент отделения "Boeing - Гражданские самолеты", отвечающий за продажи в странах Европы, Средней Азии и России, сказал: "Новый заказ авиакомпании Cargolux свидетельствует об интересе участников рынка к нашей новой модели Boeing 747-8 Freighter. При создании этого грузового самолета мы использовали лучшие элементы модели Boeing 747, а также внедрили ряд инновационных технологий и решений. Это позволило создать самолет большой грузоподъемности, в полной мере отвечающий потребностям авиакомпаний-грузоперевозчиков".

Компания Boeing начала реализацию программы создания модели Boeing 747-8 14 ноября 2005 г. после получения заказов от авиакомпаний Cargolux (Люксембург) и Nippon Cargo Airlines (NCA) (Япония). В настоящее время авиакомпании разместили заказы на 87 самолетов этой модели в грузовой и пассажирской модификациях.

Самолеты Boeing 747-8 Freighter смогут перевозить грузы массой до 154 т на расстояние до 8275 км. Грузоподъемность этой модели по сравнению с Boeing 747-400F возросла на 16% при незначительном увеличении дальности полета. Boeing 747-8 Freighter унаследовал от своего предшественника уникальные показатели экономичности. При сравнимых с Boeing 747-400F параметрах затрат в расчете на рейс новый лайнер будет иметь показатель расхода в расчете на тонно-милю на 15% меньше, чем у более ранней версии. Это самый низкий показатель среди грузовых самолетов, благодаря которому авиакомпании смогут получать высокую прибыль.

*Источник: компания "Boeing"
22.03.07*

BOEING БУДУТ ЛЕТАТЬ НА "РУСЛАНАХ"

Украинско-российский проект по возобновлению производства сверхтяжелого транспортного самолета Ан-124 "Руслан" может пополниться новым участником. Вчера стало известно, что к запорожскому заводу "Мотор Сич" и российской авиакомпании "Волга-Днепр" намерена присоединиться авиастроительная корпорация Boeing.

По словам президента "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева, управляющая компания проекта "Грузовые летательные аппараты" сейчас рассматривает предложения авиастроительного концерна. Он отметил, что данный проект является коммерческим и не предусматривает господдержки со стороны российского или украинского правительства. При этом господин Богуслаев не исключил участия в проекте киевского завода "Авиант", хотя ранее собирать самолеты планировалось только на ульяновском заводе "Авиастар-СП".

Напомним, что учредительный договор о создании ОАО "Грузовые летательные аппараты" был подписан сторонами 15 декабря 2006 г. В соответствии с соглашением, 59% АО закреплено за "Волга-Днепр" и 41% - за "Мотор Сич". В дальнейшем планировалось включить в объединение ЗАО "Авиастар-СП", ГП

"АНТК им. Антонова", ЗМКБ "Прогресс", которые являются партнерами проекта, однако об участниках из дальнего зарубежья речь не шла.

Как сообщил "и" источник в "Волга-Днепр", американская корпорация заинтересована в "Русланах" для обслуживания собственного производства. По его словам, сейчас агрегаты самолетов Boeing производятся в разных странах и для конечной сборки их необходимо транспортировать в одну точку, а наиболее приспособленным самолетом для этих целей является именно Ан-124. "Учитывая тот факт, что растут объемы производства Boeing, увеличивается и потребность корпорации в самолетах для транспортировки агрегатов. Допустим, на начальном этапе в логистике Boeing будут работать два Ан-124, потом количество агрегатов будет возрастать, потребность в Ан-124 будет увеличиваться. Естественно, Boeing заинтересован в том, чтобы строить Ан-124 под свою логистику", - сказал "и" представитель "Волга-Днепр".

*Источник: газета "Экономические известия"
13.03.07*

BOEING МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬ ВЫПУСК BOEING 787

Boeing Co. может увеличить объемы производства нового пассажирского лайнера 787 Dreamliner, поскольку авиакомпании продолжают размещать заказы на этот самолет, заявил генеральный менеджер программы Boeing-787 Майк Бэр, передает Reuters.

В настоящее время Boeing получил 490 заказов на Dreamliner, цена которого по каталогу составляет около 150 млн. долл., и ожидается, что число заявок превысит 500 "в не очень отдаленном будущем", сказал М.Бэр. Первый испытательный полет Boeing 787, среднемагистрального лайнера, при создании которого активно использовался углепластик, позволяющий уменьшить массу самолета и снизить операционные затраты, может состояться в конце августа 2007 г., а первые поставки ожидаются в мае 2008 г., отметил М.Бэр.

По сообщению Boeing, продажи самолетов 787 Dreamliner расписаны уже до 2013 г., и высокий спрос на лайнер может означать, что компания повысит темпы производства. "Вероятно, в итоге мы увеличим

темпы на фоне активной заинтересованности рынков", - заявил М.Бэр.

За первые два года производства компания планирует построить 112 самолетов. Однако, по словам М.Бэра, Boeing не будет повышать темпы производства до тех пор, пока в течение следующих двух лет не нарастит мощности сборочного завода под Сиэтлом, при этом многое будет зависеть от того, захотят ли поставщики увеличить собственные объемы выпуска. Часть деталей для самолетов Boeing производят компании-партнеры, преимущественно в Японии.

Во многом благодаря спросу на 787 Dreamliner Boeing в 2006 г. опередил Airbus по числу заказов на новые самолеты, что произошло впервые с 2000 г. Boeing сообщил, что разработка 787 Dreamliner идет в соответствии с графиком и планами затрат, однако компания не собирается ускорять этот процесс. "Лайнер будет готов к полету тогда, когда будет готов", - сказал М.Бэр.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
20.03.07*

СОВЕРШЕННО НОВЫЙ BOEING ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ

Скоро пройдут первые тесты моноплана, на который компания Boeing возлагает большие надежды. Отличительной особенностью самолета будет значительно уменьшенное потребление топлива.

Мечты самолетостроительных компаний, наконец, станут реальностью: разработан самолет, который потребляет на 30% меньше топлива, чем сегодняшние авиалайнеры.

Это происходит благодаря использованию одного крыла. Лайнер революционной конструкции совершит свой первый пробный полет в этом месяце. Он был разработан главной самолетостроительной компанией США McDonnell Douglas. В разработке также принимали участие инженеры NASA. Срощенные крылья и фюзеляж главно переходят в хвост, что уменьшает лобовое сопротивление. По словам инженера Boeing Норма Принсена (Norm Princen), такая конструкция делает самолет более экономичным, чем имеющиеся сегодня лайнеры, "состоящие из корпуса цилиндрической формы и крыльев". Размер прототипа X-48B, который сейчас находится на воен-

но-воздушной базе Edwards, составляет лишь десятую часть от будущего реального самолета. Пентагон пристально следит за испытаниями. "Технология одного крыла позволит использовать самолет для различных целей", - говорит капитан военно-воздушных сил США Скот Ван-Хуген (Scott Van-Hoogen). Например, его можно будет использовать для дозаправки двух самолетов вместо одного.

Boeing надеется произвести этот самолет к 2022 году для военных целей. А к 2030 году можно ожидать его коммерческой реализации. В ноябре группа ученых из Массачусетского технологического университета и Кембриджского университета торжественно представили SAX-40 - прототип самолета, который будет использовать энергию эффективнее, чем гибридный автомобиль Toyota Prius, а благодаря особому расположению двигателя уровень шума не будет превышать 63 дБ.

*источник: сайт "Cyberstyle.Ru"
16.03.07*

КУВЕЙТСКАЯ ALAFCO ЗАКАЗАЛА 18 САМОЛЕТОВ BOEING НА СУММУ 2,26 МЛРД. ДОЛЛ.

Кувейтская компания Aviation Lease and Finance Co. (ALAFCO) сделала заказ на 18 самолетов Boeing. Сумма заказа составит 2,26 млрд. долл., передает Associated Press.

По условиям сделки, ALAFCO приобретет 12 самолетов Boeing 787-8 Dreamliner и 6 самолетов Boeing 737-800. Один из членов совета директоров ALAFCO Ахмед Алзабин подчеркнул, что сделка является самым крупным заказом на самолеты Boeing, сделанным лизинговой компанией на Ближнем Востоке. Ожидается, что поставка трех из заказанных

Dreamliner будет осуществлена в 2012 г., еще три Dreamliner будут получены к 2014 г. Поставка самолетов Boeing 737-800 будет завершена в 2010 г.

Кроме того, ALAFCO заключила с Boeing контракт на право приобретения шести дополнительных самолетов Boeing 787-8 Dreamliner и шести Boeing 737-800.

ALAFCO является частной компанией, предоставляющей в аренду самолеты девяти авиаперевозчикам в Европе, Азии и на Ближнем Востоке.

*источник: ИА "РБК-Украина"
12.03.07*

BOEING ПОСТАВИЛ ВМС США 200 САМОЛЕТОВ T-45 GOSHAWK

Корпорация Boeing объявила о поставке ВМС США двухсотого учебно-тренировочного самолета T-45 Goshawk палубного базирования. Двухместный учебно-тренировочный T-45 является глубокой модернизацией самолета Hawk производства компании BAE Systems и предназначен для подготовки

летчиков палубной авиации ВМС США. Всего авиация ВМС США заказала 223 машины T-45 Goshawk; предполагается, что они будут оставаться в строю до 2035 года.

источник: сайт "CNews"
19.03.07

BOEING ПРЕКРАЩАЕТ ПРОИЗВОДСТВО ПАССАЖИРСКОЙ ВЕРСИИ САМОЛЕТА 747-400

Boeing прекращает производство пассажирской версии самолета 747-400. Как заявил представитель авиастроительной компании Тим Бейдер, Boeing также больше не принимает заказы ни на пассажирскую, ни на грузовую модели одного из своих самых популярных лайнеров, поскольку переходит на производство самолетов нового поколения - серии 747-8. Ожидается, что первый грузовой самолет 747-8 будет введен в эксплуатацию в 2009 г., а его пассажирская версия - в 2010 году.

Boeing 747-400 был введен в эксплуатацию в 1989 г. и стал самой продаваемой версией серии 747. Поставка последнего из более чем 450 пассажирских лайнеров 747-400 была осуществлена в апреле 2005 г., а последний заказ на эту модель Boeing получил в ноябре 2002 г. от China Airlines. Между тем, Boeing еще должен выполнить 36 заказов на грузовые 747-400.

источник: сайт "Утро.Ру"
19.03.07

ОБОРОНПРОМ ПОРА ПЕРЕОРИЕНТИРОВАТЬ

На сегодняшнем заседании СНБО будет рассмотрен ход реализации Государственной программы реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса (ОПК) на период до 2010 г.

Ранее премьер-министр Виктор Янукович провел совещание по вопросам развития ОПК, на котором дал поручение вице-премьеру Владимиру Радченко подготовить встречу с представителями российского ОПК для обсуждения перспектив военно-технического сотрудничества (ВТС) между нашими странами. "Мы все понимаем, что Россия на сегодняшний день - наш основной партнер в сфере ВТС", - заявил премьер, подчеркнув, что "ежегодно сотрудничество с Россией в области ВТС уменьшается". Господин Янукович предложил руководителю "Укрспецэкспорта" Сергею Бондарчуку уйти в отставку, если тот не справится со своей работой. Источник "i" в "Укрспецэкспорте" сообщил, что премьера подставили, предоставив ему некорректную информацию: "Объемы ВТС с Россией в 2006 г. не сокращались" (за 10 месяцев прошлого года объем двустороннего ВТС по сравнению с соответствующим периодом 2005 г. вырос на 4,2%. - "i").

Александр Сушко, директор Центра мира, конверсии и внешней политики, заявил "i", что у нас нет больших перспектив в ВТС с Россией: "Год за годом Россия создает технологические цепочки на своей территории". При этом эксперт подчеркнул, что "ОПК Украины сегодня более самодостаточен, чем 15 лет

назад, т.к. существуют возможности его интеграции в транснациональные ВПК или ориентация на страны третьего мира".

Директор программ политического анализа и безопасности Международного центра перспективных исследований Виктор Чумак сказал "i", что Украина "в ближайшие 50 лет" останется партнером России в области авиации и авионики, разработки систем управления зенитно-ракетных комплексов. Господин Чумак считает перспективной переориентацию украинского ОПК на рынок стран НАТО, эксплуатирующих технику советского производства - Болгарии, Румынии и частично Польши, хотя "единственной альтернативой российскому рынку может стать возобновление госзаказа для ОПК".

По словам директора военных программ Центра им. Разумкова Николая Сунгуровского, реформирование ОПК должно касаться не только смены форм собственности предприятий, как происходит сейчас, но и финансовых потоков, рынков поставок сырья и сбыта продукции, технологий и менеджмента: "Украина не экспортирует в Россию готовых изделий, а переориентация на Западную Европу будет стоить сумасшедших денег". Выходом может стать принятие закона об офсетных схемах (в рамках военных поставок страна-поставщик должна предоставить технологии, участие в реализации продукции и т.д. - "i").

источник: газета "Экономические известия"
14.03.07

НАЧАЛИСЬ ПОСТАВКИ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ C-295 В ФИНЛЯДИЮ

На праздновании 89 годовщины создания ВВС Финляндии 6 марта 2007 года на базе ВВС Тиккакоски был представлен первый военно-транспортный самолет EADS C-295 из двух, заказанных Финляндией. Как сообщает Defense Talk, в рамках заключенного контракта Финляндия получила опцион на закупку

еще 5 машин. Кроме того, заказы на приобретение C-295 разместили Испания, Португалия, Польша, Бразилия, Иордания и Алжир.

источник: сайт "CNews"
12.03.07

"АВИАЦИЯ УКРАИНЫ": ПОЛЕТ В НЕИЗВЕСТНОСТЬ

Неудачный эксперимент с объединением ведущих предприятий украинского авиапрома в корпорацию "Антонов" вынудил Кабмин принять решение о создании новой отраслевой структуры концерна "Авиация Украины". Однако эксперты чрезвычайно осторожны в своих прогнозах о будущем создаваемого проекта.

В первой половине марта произошло два почти совпавших по времени события, связанных с авиационным концерном "Авиация Украины".

Первое: Фонд госимущества направил в Кабмин согласованный вариант устава объединения, и второе: замминистра минпромполитики Владимир Новицкий заявил, что в связи с неудовлетворительным финансово-экономическим состоянием Харьковского авиационного производственного предприятия (ХГАПП), он не будет включен в состав создаваемого концерна.

По словам председателя ФГИ Валентины Семенюк, в уставе концерна четко прописаны условия вхождения предприятий украинского авиапрома в концерн, деятельность наблюдательного совета и ревизионной комиссии.

В интервью УНИАНу В. Семенюк заявила следующее: "Мы только включили в устав положение о том, как могут деньги, вложенные в оборот, перейти в имущественные права. Это только с разрешения фонда". Кроме того, председатель Фонда исключила возможность продажи акций концерна иностранным инвесторам: "Это возможно только после внесения изменений в законодательство Украины. В соответствии с законом о приватизации государственного имущества, приватизация таких объектов запрещена. Играть не надо. Тем более с такими объектами". Фактическое одобрение устава экспертами ФГИ дает зеленый свет к практическому осуществлению данного проекта.

Согласно решению Кабмина, в концерн должно войти 9 предприятий: АНТК им. Антонова, Киевский государственный авиационный завод "Авиант", ГП "Киевский авиаремонтный завод №410 гражданской авиации", харьковский завод "Радиоизмеритель", ГП Харьковский машиностроительный завод "ФЭД", ГП Харьковское агрегатное конструкторское бюро при заводе ФЭД, НИИ "Буран", ГП "Новатор", ГП Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс".

Что касается решения Кабмина не включать в состав "Авиации Украины" ХГАПП, то это решение, судя по всему, носит вынужденный характер. По мнению В. Новицкого, для санации предприятия необходимо около 600 млн. грн. При этом замминистра подчеркнул, что вопрос банкротства харьковского авиазавода на сегодняшний день не рассматривается. Правительство намерено помочь заводу выйти из кризиса. Одной из мер является открытие кредитной линии для поддержания производства. В настоящее время на стапелях завода 8-10 самолетов в состоянии около 85% готовности, которые после достройки можно продать для оздоровления положения завода.

Правда, не совсем понятно, почему проблемами предприятия правительство озаботилось только сейчас, ведь о миллиардном долге предприятия и неудовлетворительном состоянии производства было известно еще во время создания предшественника нынешнего концерна - корпорации "Антонов".

Ирония ситуации заключена в том, что нынешний гендиректор харьковского авиазавода Павел Науменко в недалеком прошлом был активным сторонником объединения предприятий в авиационной отрасли Украины и даже метил на роль руководителя объединения. А возглавивший "Авиацию Украины" гендиректор киевского "Авианта" Олег Шевченко был яростным противником "общака". Результаты "объединения" ведущих авиапредприятий хорошо известны: в октябре прошлого года, коллегия Минпромполитики признала деятельность Государственной самолетостроительной корпорации "Национальное объединение "Антонов" неудовлетворительной.

Видимо поэтому ряд экспертов владеющих ситуацией в отрасли, выражает сомнения и в эффективности нового концерна. Сумеет ли новая структура избежать проблем своей предшественницы? Удастся ли О. Шевченко объединить разновекторные интересы десятка предприятий, которые должны войти в новую структуру?

Надо признать, что в настоящее время авиационисты действуют достаточно разобщенно, в первую очередь руководствуясь собственными экономическими интересами.

Высказал определенные сомнения в перспективности нового объединения и руководитель ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, заявивший, что в дальнейшие планы правительства входит также корпоратизация предприятий с передачей их акций концерну. "Т.е. головная компания будет управлять имуществом, а предприятия отрасли станут ее "дочками" без денег, без прав".

В. Богуслаев не уверен, что парламент поддержит решение о корпоратизации предприятий концерна в таком виде. Впрочем, позиция руководителя "Мотор Сич" может быть объяснена и другими причинами: предприятию-монополисту в области авиационного моторостроения проще диктовать свои условия отдельным предприятиям отрасли, чем руководству госконцерна, пользующегося поддержкой Кабмина.

Впрочем, об эффективности новой структуры можно будет судить уже очень скоро, по результатам запуска в производство надежды отечественного авиапрома Ан-148 и выполнения договоренностей с индийскими ВВС на продление ресурса Ан-32.

источник: сайт "ugmk.info"
16.03.07

США ОПРОБУЮТ ВОЕННЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ АЭРОПОРТОВ

Министерство внутренней безопасности США совместно с военными летом 2007 года намерено испытать военные беспилотные летательные аппараты на предмет использования для защиты пассажирских самолетов, пишет в пятницу газета USA Today.

Предполагается, что беспилотные аппараты, патрулирующие воздушное пространство над основными международными аэропортами США, смогут защитить самолеты от атак террористов, использующих переносные зенитные ракетные комплексы.

Тестирование аппаратов, названное "Проектом Клоя", будет проходить на базе военно-морских сил США в окрестностях Вашингтона. Летательные аппараты будут оснащены системой предупреждения о ракетном ударе и антиракетными лазерами, которые сбивают ракету с намеченного курса, сообщил заместитель администратора министерства Керри Уилсон (Kerry Wilson).

Система ракетного предупреждения обнаружит выпущенную ракету, а лазер с летательного аппарата или с земли по существу "собьет с толку" ракету. Подобная лазерная противоракетная система испытывалась четыре года. Установка одной системы на беспилотный самолет будет стоить \$1 миллион или больше, отмечает издание.

Вместе с тем, представители министерства внутренней безопасности США считают, что другие мето-

ды защиты коммерческих самолетов от ракетной угрозы могут быть слишком дороги или непрактичны.

Предварительные военные испытания лазерной системы на девяти грузовых самолетах показали, что неполадки начинаются после 300-400 часов эксплуатации. Эта проблема побудила разработчиков искать более надежный и дешевый способ. "Идея использования беспилотных самолетов заслуживает внимания", - сказал Уилсон.

Однако у проекта есть критики как в конгрессе США, так и в частном секторе авиаиндустрии. По словам конгрессмена от штата Нью-Йорк Стива Израила (Steve Israel), государство должно разделить стоимость проекта и его обслуживание с авиаперевозчиками, кроме того "уже четыре года прошли в размышлениях над попытками удешевить проект", сказал конгрессмен.

Представитель Ассоциации владельцев самолетов и Ассоциации пилотов в США Крис Дэнси (Chris Dancy) выразил озабоченность по поводу того, что будет ограничено воздушное пространство в периоды взлета и приземления беспилотных летательных аппаратов.

*источник: LENTA.RU
23.03.07*

ПАКИСТАН ПОЛУЧИЛ ДВА ИСТРЕБИТЕЛЯ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ "ГРОМ"

Военная авиация Пакистана получила в понедельник первые два истребителя JF-17 "Гром" совместной разработки китайских и пакистанских специалистов. Как сообщается в заявлении пресс-службы ВВС, два самолета китайской сборки прибыли в Пакистан "на первой неделе марта" и теперь на авиабазе в городе Камра состоялась официальная церемония их передачи, на которой присутствовали представители командования военно-воздушных сил и китайская делегация.

Ожидается, что новые истребители будут впервые продемонстрированы публике 23 марта во время парада в честь национального праздника - Дня Пакистана. По информации пакистанских источников, всего в 2007 году Китай передаст Исламабаду эскадрилью из семи самолетов. А в 2008 году Пакистан намерен начать сборку таких истребителей самостоятельно. Около 50% оборудования и авионики для нового истребителя будет производиться в самом Пакистане, другие детали и оборудование для их сборки будут поставляться из КНР.

В перспективе Исламабад намерен заниматься сборкой этих истребителей самостоятельно и даже поставлять их на экспорт.

Всего пакистанские ВВС намерены получить не менее 150 таких самолетов.

Как сообщают местные СМИ, совместная разработка китайских и пакистанских специалистов JF-17 "Гром" - это тактический многоцелевой сверхзвуковой истребитель, отвечающий современным требованиям. Он способен вести маневренный воздушный бой и наносить удары по наземным целям. Самолет может нести различные типы ракет "воздух-воздух" и "воздух-земля", а также авиационные бомбы, в том числе с лазерным наведением.

В перспективе JF-17, а также американские истребители F-16, поставка которых также ожидается в ближайшее время, должны стать основными боевыми машинами пакистанских ВВС.

*источник: РИА "Новости"
12.03.07*

КОНГРЕСС США ОТКАЗАЛСЯ ФИНАНСИРОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО НОВЫХ САМОЛЕТОВ

Контролируемая демократами Палата представителей Конгресса США сократила финансирование производства самолетов нового поколения для ВВС и авиации ВМС США, сообщает Defencetalk.

В результате в текущем году ВВС не получат ни одного из двух запланированных истребителей F-35, а военно-морской флот приобретет лишь один из шести заказанных самолетов радиоэлектронной

борьбы EA-18G. Представители демократов заявляют, что отказ в финансировании вызван тем, что данные самолеты не смогут непосредственно заменить машины, потерянные в ходе боевых действий в Ираке и Афганистане.

*источник: LENTA.RU
09.03.07*

СОЗДАНИЕ КОНЦЕРНА "АВИАЦИЯ УКРАИНЫ" НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ПЛАНЫ ОАО "МОТОР СИЧ"

Создание государственного авиастроительного концерна "Авиация Украины" не повлияет на планы ОАО "Мотор Сич". Об этом заявил сегодня почетный президент ОАО, народный депутат Украины Вячеслав Богуслаев. Комментируя создание концерна "Авиация Украины", он заявил, что "нельзя мешать электронщиков, агрегатчиков, двигателистов, ремонтников и называть это интегрированной компанией". По словам В. Богуслаева, в авиацию "пришли люди, которые ни ухом ни рылом. Как можно братья руководить человеку, который вчера на бензоколонке отпуская бензин?" В то же время он отметил, что из 3 млрд грн, которые составили объемы производства авиапромышленности Украины в прошлом году, 1,2 млрд грн приходится на ОАО "Мотор Сич", по поставкам продукции в третьи страны.

"Меня с иронией слушают мои оппоненты, говорят, что государству нужно объединить эти заводы. Не знаю, что лежит в основе объединения, я не получил ответа". В то же время он подчеркнул, что объединение предприятий отрасли проводится с целью, которая не скрывается. "Объединить, потом акционировать, потом приватизация. Осталось выяснить, "под кого", - заявил народный депутат. В то же время он подчеркнул, что приватизировать ЗМКБ "Прогресс" можно и в составе корпорации "Двигатели Ивченко", которую ЗМКБ создал совместно с ОАО "Мотор Сич".

Говоря о состоянии отрасли, В. Богуслаев заявил, что серийные заводы в Харькове и Киеве - "банкроты".

ВНОВЬ "АНТОНОВ" БЬЕТ РЕКОРДЫ

В этот уникальный даже для экспериментальной машины полет новый реактивный пассажирский самолет Ан-148 уходил по особому графику, рассчитанному компьютерами. На взлетную полосу белоснежный лайнер вывели летчики-испытатели АНТК имени Антонова Евгений Галуненко и Сергей Трошин. Кроме них, в кабине находились ведущие инженеры-испытатели Александр Макиян и Николай Сидоренко, инженер-испытатель Андрей Флора, начальник лётно-испытательной службы Михаил Харченко и судья FAI Алла Стрельникова. Этой команде предстояло установить и зафиксировать целый каскад мировых и национальных рекордов.

И суперполет состоялся. Приборы показали, что по замкнутому тысячекилометровому маршруту самолет летел с грузом в 2 и 5 тонн со скоростью 828,5 километра в час. Максимальная высота, на которую ему удалось "забраться", составила 13.655 метров. Ну а всего в этот день зарегистрировали 8 мировых и около 20 национальных рекордов, демонстрирующих возможности машины, серийное

По самолету Ан-140, который серийно производится на Харьковском государственном авиационном предприятии (ХГАПП), В. Богуслаев заявил, что "завалена программа в Украине, а в Иране не хотят с нами работать". В Иране, по его словам, два года ничего не делается, так как ХГАПП не дает комплектующих. На грани остановки, по его словам, и самарский завод "Авиакор", где также выпускаются Ан-140, хотя на 2007 г. там есть заказ на семь Ан-140 для ФСБ и свыше двадцати самолетов намерены заказать региональные авиакомпания". Как заявил В. Богуслаев, ХГАПП "практически банкрот, кредиторская задолженность завода - 1,7 млрд грн, сорваны международные программы, завод стоит на грани санации".

В то же время В. Богуслаев сообщил, что он совместно с бывшим генконструктором АНТК им. Антонова Петром Балабуевым, гендиректором корпорации "Антонов" Анатолием Мялицей и генконструктором ЗМКБ "Прогресс" Федором Муравченко подал правительству предложения о финансировании отрасли в 2007 г. Они учтены не были, вместо этого в бюджете появилось приобретение четырех Ан-32П для МЧС Украины. "Зачем покупать "пожарники" (самолеты Ан-32П в специализированном варианте для тушения пожаров), у нас горят торфяники, леса?" - задал вопрос В. Богуслаев.

источник: ИА "Укринформ"
21.03.07

производство которой налажено на киевском заводе "Авиант" и в Воронеже. Генеральный конструктор АНТК имени Антонова Дмитрий Кива уверен в экспортной привлекательности новых региональных самолетов.

- Благодаря своим недюжинным возможностям Ан-148 будет пользоваться спросом не только в странах СНГ, но и во всем мире, - подчеркнул он.

- Достижения в авиации - штука особая. Для того, чтобы их установить, порой еще на земле авиаторам приходится решать уникальные задачи, - добавил руководитель пресс-службы АНТК имени Антонова Андрей Совенко. - Так было во время проверок возможностей "Мрії". Нашему "супертяжеловесу" предстояло поднять в воздух 253 тонны 800 килограммов груза. Но где взять такую тяжесть и как ее доставить в самолет? Как всегда, выручила смекалка. В транспортный отсек стали загонять танки. Пять бронемашин и обеспечили необходимый вес...

источник: газета "Рабочая газета"
15.03.07

КАТАР ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОКУПКЕ 10% АКЦИЙ EADS

Катар сообщил, что ведет переговоры о покупке 10% акций европейского авиакосмического концерна EADS, которому принадлежит авиастроительная компания Airbus. "Мы находимся в процессе обсуждения... в первую очередь мы должны увидеть нужные условия и подходящую цену", - сказал министр иностранных дел Катара шейх Хамад бин Джазим

аль Тхани. Отвечая на просьбу прокомментировать появившиеся ранее в СМИ сообщения о том, что Катар хочет купить 10% акций концерна, шейх Хамад ответил: "Это правильная информация, но переговоры находятся на самой ранней стадии".

источник: сайт "Газета.Ru"
12.03.07

ЯПОНИЯ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ АМЕРИКАНСКИХ ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ

Впервые за послевоенную историю Токио изучает вопрос о закупке боевых самолетов не в США, а в Западной Европе.

Об этом сообщил сегодня представитель министерства обороны Японии. По его словам, рассматриваются варианты с истребителем-бомбардировщиком Eurofighter Typhoon, который производит европейский оборонный консорциум BAЕ, а также французский Rafale.

Представитель министерства дал понять, что на позицию Токио повлияло решение Конгресса США, который запретил поставки за рубеж самых современных и дорогих американских самолетов F-22 Raptor. Токио ранее проявлял интерес к покупке этих машин. Однако, как сообщил представитель министерства, это потребует специального решения Конгресса. В настоящее время на южном японском острове Окинава временно размещена эскадрилья Raptor, которые, в частности, отрабатывают взаимодействие

с японскими ВВС. Их переброска туда несколько раз срывалась из-за проблем в программном обеспечении этих многоцелевых самолетов.

ВВС Японии используют сейчас истребители F-15 американского производства, а также шестьдесят собственных F-4, которые давно морально устарели. Именно их и предполагается заменить на боевые машины новейшего образца, сообщает ИТАР-ТАСС. США уже косвенно выразили обеспокоенность тем, что Токио может впервые приобрести самолеты в Западной Европе. Американский посол в Японии Томас Шиффер, в частности, заявил на прошлой неделе, что при закупках вооружений нужно уделять особое внимание "операционной совместимости" новых и старых систем.

*источник: газета "Взгляд"
19.03.07*

ЛАЙНЕРЫ МЕЧТЫ

Национальная авиакомпания "Азербайджан Хава Йоллары" (АЗАЛ) "влетит" во второе десятилетие XXI века на новых крыльях. Планируется завершить очередной этап комплексного обновления летного парка. В начале года заключены два крупных соглашения на закупку одиннадцати самолетов у Франции и США. Азербайджан активно развивается во всех направлениях, и столь пристальное внимание к модернизации гражданской авиации - лишнее тому подтверждение.

Флагманами летного парка АЗАЛа призваны стать три суперсовременных авиалайнера 787-8 (Dreamliner) американской корпорации Boeing. "Лайнеры мечты", как их прозвали сами создатели, позволят открыть новые горизонты для авиаторов Азербайджана, которые станут первыми получателями такого типа самолетов на пространстве СНГ. Согласно контракту, "дримлайнеры" доставят в Баку уже в начале 2010 года. Они позволят связать столицу Азербайджана беспосадочным сообщением с городами на американском континенте, а также со странами Дальнего Востока, Юго-Восточной Азии и даже Австралией, - расчетная дальность полета самолета составляет 15,5 тысячи километров.

У АЗАЛа еще не было самолетов такого класса, вмещающих около 250 пассажиров и летающих так далеко. Появление Boeing 787-8 в корне изменит положение и статус как самой авиакомпании, так и в целом гражданской авиации Азербайджана.

Помимо АЗАЛа заказы на приобретение самолетов Boeing 787 Dreamliner сделали еще 35 ведущих авиаперевозчиков мира.

Что касается других стран СНГ, то они смогут получить аналогичные воздушные суда лишь после 2014 года. До конца того же 2010 года в Баку приземлятся еще два Boeing, но уже другой модификации - 737-900 ER Next Generation. Этот самолет способен перевозить до 215 пассажиров на расстояние чуть менее 6 тысяч километров. Как отметил на церемонии подписания соглашения в Баку президент американской корпорации по гражданским самолетам Скотт Кар-

сон, эта модель была создана на десять лет позже аналогичных самолетов европейской компании Airbus и потому имеет несколько больший потолок, дальность и скорость полета. В АЗАЛе рассчитывают использовать Boeing 737-900ER на рейсах в Европу, Россию, а также другие страны региона.

Финансировать сделку с Boeing, оцениваемую в \$401 млн., согласился американский US Exim Bank. Условия кредитования будут обсуждены позже в процессе переговоров, которые завершатся не позже 2009 года, когда наступит время оплаты по контракту.

Если на средних магистралах АЗАЛ давно и успешно эксплуатирует те же Boeing и несколько Airbus, то в парке ближнемагистральных самолетов до последнего времени наблюдались некоторые проблемы. Воздушные суда еще советского производства, среди которых несколько Ту-134 и Ту-154, уже близки к выработке своего ресурса, морально и физически устарели. Приобретенные на Украине новые Ан-140-100 не оправдали ожиданий. После катастрофы одного из них было решено приостановить исполнение контракта с производителем.

Исправить ситуацию в этом сегменте, как полагают в АЗАЛе, смогут шесть новых самолетов французской компании ATR.

Контракт на приобретение двух ATR-42-500 и четырех ATR-72-500 для местных рейсов и международных полетов внутри региона был оформлен в последних числах января - во время официального визита президента Азербайджана Ильхама Алиева в Париж. Стоимость сделки составляет примерно \$97,2 млн. Французские самолеты поступят в распоряжение азербайджанских авиаторов уже в конце текущего года и первую обкатку пройдут на внутренних линиях страны.

*источник: газета "Известия"
22.03.07*

АВИАКОМПАНИЯ FINNAIR РАЗМЕСТИЛА ПЕРВЫЙ ЗАКАЗ НА ДВИГАТЕЛИ ROLLS-ROYCE TRENT XWB

Авиакомпания Finnair выбрала двигатель Rolls-Royce Trent XWB для оснащения своего нового парка самолетов Airbus A350 XWB: 11 бортов по твердому заказу и 4 по опциону. Начало поставок ожидается в 2014 году.

Данное соглашение предполагает изменение полученной ранее заявки на двигатели Trent 1700 для самолетов Airbus A350 предыдущей модификации, а также включение в нее двигателей для еще двух самолетов Airbus A350 XWB по твердому заказу. Общая сумма контракта, включая первоначальный заказ на поставку двигателей, составляет около 600 миллионов долларов по каталожной цене.

Двигатель Trent XWB, предназначенный для всех модификаций Airbus A350 XWB, в настоящее время является единственным двигателем для самолетов данного типа.

"При выборе мы оценивали уровень операционных издержек и экологичность, так как в нашем бизнесе это ключевые показатели. Бесспорно, Trent XWB отвечает нашим требованиям по этим критериям и будет играть исключительно важную роль в реализации наших планов развития", - заявил исполнительный директор Finnair Юкка Хинонен (Jukka Hienonen).

"Мы рады, что, размещая первый заказ на двигатели для самолетов Airbus A350 XWB, авиакомпания Finnair выбрала Rolls-Royce. Двигатель разработан с учетом специфики самолета, обладает прекрасными производственными характеристиками и позволяет

свести к минимуму эксплуатационные издержки", - отметил Ник Девалл (Nick Devall), исполнительный вице-президент Rolls-Royce.

Двигатель Trent XWB с тягой 34-43 тонны, шестой член семейства трехвальных двигателей Trent, разрабатывается специально для самолетов Airbus A350 XWB. Введение лайнера в эксплуатацию запланировано на середину 2013 года; с самого начала он будет сертифицирован с тягой 43 тонны.

Окончательный выбор конфигурации двигателя должен быть сделан в середине 2008 года. Наземные испытания Trent XWB запланированы на 2010 год, летные испытания - на 2011 год. В том же году двигатель должен получить сертификат летной годности, а в 2012 году должен состояться первый полет Airbus A350 XWB с двигателями Trent XWB.

Trent XWB станет единственным двигателем, специально разработанным и полностью оптимизированным для семейства лайнеров Airbus A350 XWB на 250-375 посадочных мест; при его создании будут использованы новейшие технологии, обеспечивающие наилучшее качество работы и экологичность.

К моменту ввода в эксплуатацию Trent XWB общий налет двигателей семейства Trent составит более 75 миллионов летных часов.

*источник: компания "Rolls-Royce"
15.03.07*

ЩИТ ИЗ ЛАЗЕРА

Пентагон провел успешное полетное испытание системы наведения "лазерной пушки" воздушного базирования, которую предполагается использовать для противоракетной обороны страны. Согласно пространственному агентством по ПРО пресс-релизу, установленный на борту модифицированного Boeing 747-400" твердотельный лазер киловаттного класса обеспечил в ходе испытания устойчивое отслеживание цели. В качестве последней использовался силуэт баллистической ракеты, нарисованный на фюзеляже самолета-заправщика KS-135. Как было отмечено, данное испытание стало важным шагом в реализации программы создания лазерного компонента противоракетного "щита". Предполагается, что "лазерная пушка" на Boeing сможет поражать баллистические ракеты на разгонном участке их траекторий полета. Для этого будет использоваться высокоэнергетический химический лазер мегаваттного класса. Его

успешные наземные испытания прошли в декабре 2005 года. Лазер преодолел 10-секундный порог продолжительности работы, который необходим для разрушения ракет.

Как указали в своем докладе, обнародованном на прошлой неделе, сотрудники главного контрольно-ревизионного органа конгресса США - Управления по подотчетности правительства, разработка боевого лазера идет с заметным отставанием от графика. Пентагон рассчитывал иметь уже в 2008 году семь Boeing с "лазерными пушками", способными поражать цели с расстояния примерно в 460 км. По оценкам, стоимость каждого самолета с лазером превысит 1 млрд. долларов.

*источник: газета "Красная звезда"
22.03.07*

АМЕРИКАНСКИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИЕ

Впервые за послевоенную историю Токио изучает вопрос о закупке боевых самолетов не в США, а в Западной Европе. По словам представителя министерства обороны Японии, рассматриваются варианты с истребителем-бомбардировщиком Eurofighter Турпоон, который производит европейский оборонный консорциум BAЕ, и французским Rafale. Представитель министерства дал понять, что на позицию Токио повлияло решение конгресса США, который запретил поставки за рубеж самых современных и

дорогих американских самолетов F-22 Raptor. ВВС Японии используют сейчас истребители F-15 американского производства, а также шестьдесят собственных F-4, которые давно морально устарели. Именно их и предполагается заменить на боевые машины новейшего образца.

*источник: газета "Красная звезда"
22.03.07*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Воздушный флот России требует масштабного обновления	39
Самолеты станут падать по Закону "О техническом регулировании"	46
Авиационной промышленности России дана команда "На взлет!"	47
Какие законы нужны ОПК?	48
В преддверии обновления	50
Гандикап на три года	51
201 млрд. рублей внебюджетных средств выделяется на реализацию Федеральной целевой программы реформирования ОПК	52
ОАК без лизинга	53
Оружие продавать, предприятия покупать	54
"Оборонпром" сел в Узбекистане	56
Ле Бурже для престижа	57
"Рособоронэкспорт" ввязался в композиционные бои	57
Гонка за временем	59
"Волга-Днепр" модернизирует Ил-76	60
Рост цен на сырье и материалы стал угрожающим для производства авиадвигателей	61
Мотор тронулся	62
Российские самолеты тихо полетят в Европу	63
Десант сенаторов на "Сатурн"	64
"Сибирь" приметил Ту-204СМ	66
Русская доля Airbus	67
"ОКБ Сухого": ERP в руках авиаконструкторов	68
Как сделать производство рентабельным	72
Высший саботаж	74
Пермский моторостроительный комплекс: современное состояние и перспективы	75
Комплексы оборонки	76
Дистанционный пульт для самолета	81
"Мотор Сич" уходит в оппозицию	82

ОБЗОР ПРЕССЫ

за март 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ РОССИИ ТРЕБУЕТ МАСШТАБНОГО ОБНОВЛЕНИЯ

При каких условиях мы сможем наладить серийное производство отечественных современных самолетов?

А.Воробьев: 20.06 в Москве, добрый вечер, у микрофона Алексей Воробьев, обсуждаем непростую тему - Воздушный флот России требует масштабного обновления - об этом заявляется на всех уровнях, в том числе, на самом высоком. При каких условиях мы сможем наладить серийное производство отечественных современных самолетов - кажется, что в последние годы товар этот был штучным по сути. Александр Рубцов, гендиректор Лизинговой компании "Ильюшин-Финанс", добрый вечер.

А.Рубцов: Добрый вечер.

А.Воробьев: Виктор Ливанов, гендиректор Корпорации-авиакомплекса "Ильюшин", думаю, что присоединится к нам по телефону в ближайшее время. И Константин Макиенко, зам.гендиректора Центра анализа стратегий и технологий, добрый вечер.

К.Макиенко: Добрый вечер.

А.Воробьев: Многие признают, что нынешнее состояние отечественного самолетостроения находится, по большому счету, в упадке. Не так давно только государство начало обращать пристальное внимание на подъем этой отрасли, и до сих пор такое ощущение - самолеты мы строили или выпускали, создавали как штучный товар. Стремимся мы к чему? К 2012 году иметь это понятие не в качестве штучного, товара, или что?

А.Рубцов: Задача, которая перед нами ставится, в первую очередь, перед нашими главными акционерами - это правительство, это наши частные инвесторы - выйти к 1912 году на производство примерно 100-150 самолетов магистральных в год, то есть, фактически вернуться к объему производства, которое было в начале 90-х гг., когда Россия была одним из крупных игроков на рынке гражданских самолетов, и вторая большая задача состоит в том, чтобы обеспечить, в

первую очередь, потребность нашего внутреннего рынка.

А.Воробьев: А сейчас мы сколько самолетов в год производим?

А.Рубцов: В лучшие годы, в период застоя нашего, который длился практически 15 лет, в год удавалось сделать от 5 до 10 самолетов.

А.Воробьев: А когда-то было 300?

А.Рубцов: В конце 80-х гг. наши заводы, авиационная промышленность, выпускали до 300 самолетов в год.

А.Воробьев: Сколько выпускают основные конкуренты?

А.Рубцов: Boeing и Airbus - у них год от года колеблется, но около 300 каждый выпускает.

А.Воробьев: Мы - 5-10 самолетов - замечательная пропорция. К.Макиенко?

К.Макиенко: Хотелось бы сказать, что действительно, в области гражданского авиапрома ситуация по состоянию на сегодня неудовлетворительная, но когда мы говорим об авиационной промышленности, все-таки надо иметь в виду, что есть военная составляющая. И в военном секторе с середины 1996 г., главным образом, даже не главным образом, а исключительно за счет экспорта - прежде всего, истребителей СУ, ситуация все-таки неплохая. Благодаря чему сохранилась и школа - по крайней мере, в КБ Сухого, - и производственные мощности на заводах Суховского куста, прежде всего, на Комсомольском и Иркутском заводах, но действительно, в области гражданского авиапрома ситуация абсолютно неудовлетворительная, но тренд последних двух-трех лет, я бы сказал, что он позитивен.

А.Воробьев: Он такой заявочный тренд?

К.Макиенко: В том-то и дело - объективная тенденция. Позитивная, может быть, она недостаточно сильная, слабоватая. Что я имею в виду - во-первых. Сформирован серьезный спрос, а это базовая предпосылка для того, чтобы вообще что-то было. Потому что на протяжении 90-х гг. речи вообще ни о чем не

могло идти, потому что был огромный избыточный флот устаревших, ну, устаревающих воздушных судов, объемы авиаперевозок падали и спроса не было. Соответственно, с 1999 г. начался рост авиаперевозок, они пока еще невелики, где-то на уровне 1994 г., но они устойчиво растут. То есть, они растут на уровне примерно роста ВВП плюс 1-2%. Сейчас у нас рост ВВП порядка 6%, авиаперевозки растут порядка 7-8%. Во-вторых, что принципиально важно, восстановлено полноциклическое, пусть пока единичное еще, производство гражданских самолетов - прежде всего, Ил-96 и Ту-204. Почему я обращаю внимание на то, что полноциклическое - потому что раньше это были все-таки доделки заделов, которые были еще в советское время - допустим, корпус стоит, его насыщали оборудованием, двигателем. И третья предпосылка базовая заключается в том, что финансово-экономическое положение на Воронежском заводе и Ульяновском заводе, базовые заводы для производства гражданских самолетов - оно все-таки в последнее время нормализовалось. Там и долги в значительной степени погашены. Опять же, просто производство началось.

А.Воробьев: К нам присоединяется В.Ливанов. Добрый вечер. Спасибо, что решили принять участие в этой программе, долго я вас мучить не буду, но мне хотелось, чтобы вы на несколько вопросов ответили. В первую голову мне хотелось бы понять, как вы оцениваете состояние самолетостроения сейчас в России? Г-н Макиенко говорит, что в последние два-три года наметился объективный тренд в сторону улучшения ситуации.

В.Ливанов: Я абсолютно согласен с тем, что тренд действительно наметился в лучшую сторону, прежде всего, в гражданской авиации, о чем уже говорилось. И я бы отметил этот тренд также и в области транспортной авиации, в первую очередь, рамповой.

А.Воробьев: Вы за это отвечаете, собственно.

В.Ливанов: Да. Ильюшин начинает специализироваться именно на транспортной авиации, в первую очередь рамповой, и действительно, здесь ощущается, во-первых, и большой спрос на рынке - и не только на российском, а на международном. И он обусловлен, безусловно, двумя причинами - тем, что сегодня та техника, которая эксплуатируется, - она уже тоже старше 30 лет, и пора ей списываться. И второе - Россия, наконец, поняла, что военно-транспортная авиация собственной разработки производства нужна, и сегодня идут несколько одновременно программ по военно-транспортной авиации, в том же Воронеже идет программа 112-й, начата программа нашего знаменитого транспортного самолета Ильюшин-76, смотрит программа по восстановлению производства 124-го, с Индией мы начали работать по новому среднему транспортному, взамен АН-12. То есть, действительно такой хороший вектор, положительный - он чувствуется.

А.Воробьев: Все-таки, как вы могли бы оценить технологическое отставание нашей отрасли от ведущих западных компаний?

В.Ливанов: Надо понимать, что мы имеем в виду, говоря о технологическом отставании. Я, например, глубоко убежден, что как летательные аппараты - и в гражданской авиации, и в боевой, и в военно-транспортной - мы ни в чем не уступаем. Абсолютно ни в чем. Что касается производственной технологии, то

естественно, отставание определенное есть, а это связано в основном с серийностью. Почему на западе говорят - они ушли далеко вперед по технологиям? Да потому, что по 300-350 машин в год они производят. А для того, чтобы такое количество произвести, нужны высокие технологии.

А.Воробьев: Они у нас есть? Или мы пока можем говорить только об объективном тренде?

В.Ливанов: Мы знаем, как эти технологии осваивать. И, кстати, было сказано, что на заводах Сухого сейчас RRJ осваивается по новым технологическим процессам. Запуск нашего самолета Ил-112, Воронин-76, производится по новым технологическим процессам. Эта цифра на всем участке пути - это цифра в конструкции, цифра в технологии, в подготовке производства. И мы знаем, как это делать.

А.Воробьев: Г-н Рубцов, до эфира мы с вами говорили о том, что сейчас, по сути, Россия вынуждена была перескочить один из этапов последовательного эволюционного развития этих технологий - с чем это было связано, и каким образом это все произошло. Как перескочили? Мы уже одной ногой в цифровом веке, или все-таки двумя ногами там стоим?

А.Рубцов: Виктор Владимирович уже об этом сказал - объективная реальность была такова, что за 15 лет, даже уже больше, которые прошли с 90-х гг., мы действительно потеряли в известной степени объемы выпуска, и потеряли в значительной части высококвалифицированных рабочих, которые на технологии 80-х гг., которая была достаточно современной для своего уровня, действительно делали неплохие, хорошие самолеты. И когда мы сейчас столкнулись с тем, что нам нужно за 5 лет увеличить выпуск самолетов с 20 штук в год - гражданских, я имею в виду, - до 160, то есть, в несколько раз, мы пришли к выводу о том, что это практически невозможно на старой технологической базе, с использованием плазменно-шаблонного метода. И несколько лет назад наши ведущие КБ, в первую очередь, КБ Сухого, затем в эту орбиту включился Ильюшин, Туполев, и на Украине этим занимается достаточно давно фирма Антонов - начали осваивать цифровые технологии сначала проектирования, затем подготовки производства. Которые сокращают на десятки процентов затраты времени, сил и труда при подготовке производства новых типов самолетов. Вторая проблема, которую по ходу пришлось решать, - то, что набрать специалистов, высококвалифицированных рабочих, сегодня представляется чрезвычайно сложной задачей. Поэтому практически все сегодня директора заводов в первую очередь приглашают на работу выпускников вузов, выпускников ПТУ, которые умеют работать с компьютерами, которые умеют работать с цифрой. Потому что скачок технологий, о котором мы с вами говорим, - это то, что мы переходим сегодня в массовом количестве к закупке станков с современными программными управлениями, числовыми, которые позволяют в разы поднять производительность труда.

А.Воробьев: А это чьи станки, кстати?

А.Рубцов: Это станки и российского производства, и зарубежного производства - это все то лучшее, что есть сегодня на мировом рынке. И я должен сказать, что техническое перевооружение, о котором мы сегодня говорим и с которым мы связываем надежды на резкое увеличение производительности труда. Сокращение трудоемкости и себестоимости наших

самолетов - мы убеждены в том, что к 2010-2012 гг. разрыв, который у нас был накоплен за эти годы, за счет перехода на цифровые методы, за счет технического перевооружения будет практически устранен. Что я хочу сказать - мы сегодня говорим об инвестиционных программах для наших ведущих заводов - примерно по 180 млн. в год будет затрачено в ближайшие три года в Ульяновске, Воронеже, Перми, на других заводах - на техническое перевооружение. То есть, новые станки, самые современные, новые кадры, которые умеют работать уже с этими станками, и новые технологии. И здесь сегодня практически уже ни один новый самолет уже по старым методам глазо-шаблона не запускается. Началось это с самолета Ан-148, который сейчас осваивается в Воронеже тоже, сейчас самолет RRJ делается в цифре, следующий - Ил-112, и оцифровывается самолет Ил-76. То есть, практически вся отрасль сегодня дружно переходит на новые технологии и параллельно идет процесс модернизации производства.

А.Воробьев: Вас послушаешь - прямо сердце радуется. Смотрите, в прошлом глава Федерального агентства воздушного транспорта, Николай Шипель - он был в 2004 г. и снят с должности в 2005 г., чуть меньше года он пробыл на своем посту - так вот он тогда заявлял: "Не стоит строить иллюзий по поводу возможности переломить ход событий к лучшему для отечественной авиационной промышленности, цитата: "Время упущено, и упущено оно не перевозчиками, а промышленностью". Что вы, г-н Макиенко, может на это сказать?

К.Макиенко: Вот такую, уж совсем черную точку зрения, я не разделю. Конечно, ситуация действительно сложная, и это очень нетривиальная задача от почти нулевого производства перейти действительно к полномасштабному серийному производству десятков самолетов в год - это задача колоссальной организационной сложности, задача, которая требует колоссальных - значительных, по крайней мере, инвестиций - не настолько они уже колоссальны, которая требует очень высокого качества менеджмента и так далее, создания специальных инструментов господдержки. Кстати, один из таких инструментов - это лизинговые компании, между прочим, очень точный, качественный и эффективный инструмент. Но я думаю, что все объективные предпосылки для того, чтобы - ну не встать, конечно, вровень с Airbus или Boeing - для этого надо десятки миллиардов долларов или евро инвестиций десятки лет, но для того, чтобы в совершенно обозримой перспективе, 5-7 лет, стать реальным глобальным игроком второго уровня - на уровне Embraer, Bombardier, может быть, даже и выше их - объективные предпосылки все есть. Все зависит от организации, воли, политической воли.

А.Воробьев: Вопрос ко всем - зачем эти усилия, десятки миллиардов долларов десятки лет для того, чтобы встать вровень с Airbus и Boeing. Если мы понимаем, что мы все равно с ними вровень не станем, а станем с игроками на этом рынке, которые находятся на ступеньку ниже, - зачем вся эта история? Может быть, сконцентрироваться на том, что мы действительно умеем делать?

К.Макиенко: Во-первых, все-таки мы самолеты умеем делать. А во-вторых - какой мы хотим видеть свою страну - вот базовый вопрос. Если мы ее хотим видеть как некую инфраструктуру обслуживания трубы, такая точка зрения имеет право на существова-

ние. Но я думаю, что те, кто здесь собрался, в этой студии, имеют другое представление о желательном будущем нашей страны.

А.Воробьев: Что это дает?

К.Макиенко: Многое дает. Технологическая должна быть держава - выживут только технологические державы.

В.Ливанов: Я полностью согласен, и вообще, хоть это и пафосно будет звучать, но давайте не забывать, что надо сохранять обороноспособность страны. А если мы закроем боевую авиацию - к этому нас некоторые призывают, - вернее, гражданскую - умрет вскоре и боевая. Или если мы закроем военно-транспортную - боевая пойдет следом. Понятно, что технологии сегодня переливаются из гражданского сектора в военный. А обороноспособность страны надо сохранять.

А.Рубцов: Я считаю, что мы всегда были страной с высокой технологической культурой и с высоким уровнем подготовки кадров.

А.Воробьев: Но уж слишком самоуверенно звучит.

А.Рубцов: В авиационной и космической промышленности работали несколько миллионов человек в свое время. Сейчас их работает несколько меньше, но тем не менее. И я скажу такую банальность - например, стоимость тонны алюминия в пересчете на стоимость самолета - это порядка 6 млн. долларов - стоит весь металл по весу, который мы покупаем. Самолет мы продаем за 70 млн. долларов.

А.Воробьев: Это Ил-96.

А.Рубцов: Вот вам уровень добавленной стоимости, который создается в процессе создания самолета. То есть, если мы продаем металл - 6 млн. А если продаем самолет - 75-80 млн.

А.Воробьев: А мы можем только металл продавать?

А.Рубцов: Вот я и задаю вопрос - если мы продаем металл в слитках, как страна, давайте тогда ограничимся.

В.Ливанов: Или газ и нефть.

А.Рубцов: Примерно то же самое. Или мы готовы в десятки раз увеличить добавленную стоимость, которую мы в состоянии сделать. Весь мир идет по пути увеличения добавленной стоимости и старается из своих природных ресурсов, то есть из металла, сделать действительно высокоинтеллектуальный продукт - такой, как самолеты, ракеты, космические станции и так далее. Поэтому я должен сказать, что сохранение отрасли, которое усилиями промышленности, усилиями лизинговых компаний удалось за эти годы сделать - я напомним, что только наша компания на сохранение двух заводов отправила заказов на 750 млн. долларов. Ни много ни мало. Вот благодаря, в том числе, и этим деньгам заводы сохранились. Но теперь от штучного производства нам предстоит гигантский скачок сделать к серийному производству. И возвращаясь к вашему вопросу - для чего нам это все надо - знаете, есть такое известное выражение - дорогу осилит идущий. Вот никто не верил, еще 5-7 лет назад, что наши самолеты кому-нибудь будут нужны. Были тогда действительно высказывания такого рода - давайте все закроем, давайте начнем массовый ввоз самолетов. И должен сказать, что когда сейчас мы имеем ситуацию подъема спроса на самолеты во всем мире то есть, проблемы, которые были вызваны сентябрем 2001 г. - известными событиями в США, когда рынок обвалился и было колоссальное перепроизводство самолетов - 2 тысячи самолетов стояло в отстойниках в пустыне в Америке - это несколько годовых объемов производ-

ства. Плюс 2 тысячи потом у нас неэффективно использовались - вы представляете, накопленный избыточный парк был в несколько тысяч самолетов в мире. Естественно, весь этот парк хлынул на рынок, по демпинговым ценам. И тогда люди говорили - как вы можете выжить, кому нужны ваши самолеты? Вот я могу сказать, что, во-первых, запасы этих старых самолетов в мире постепенно исчерпались, рассосались, потому что идет объективный рост спроса на самолеты. Во-вторых, они морально многие устарели, потому что цены на нефть диктуют высокие цены на топливо, соответственно, нужны высокоэкономичные самолеты, и мы стали ощущать спрос на наши самолеты на внутреннем рынке и на экспорт. Мы впервые начали экспортные поставки - мы начали возвращаться на рынки, на которых мы были много лет назад достаточно сильны. Мы недавно проводили опрос наших авиакомпаний по основным типам самолетов. Я к своему большому удивлению могу сказать, что он даже превысил наши самые радужные прогнозы. И хотя мы его достаточно серьезно дисконтировали, понимая, что не все авиакомпании будут... ну, что ли, каждый свой заказ превращать в твердый контракт, но тем не менее, мы ощущаем, что на внутреннем рынке - тоже около 300 самолетов нужны в ближайшие 5 лет.

А.Воробьев: Позвольте, я тоже несколько цифр приведу - я тоже владею этими данными. Они, кстати говоря, размещены в газете "Ведомости". Сколько нужно самолетов российских до 2012 г. российским и зарубежным заказчикам - я понимаю, это ваши оценки. В том числе дисконтированных, хотя на Ту-334 - на него было сто заявок. Вы снизили вполнину. Соответственно, добавили на "Супер-Джет-100", прибавили запрос. Смотрите - ИЛ-96, текущий прогноз до 2012 г. - 20 самолетов. ТУ-204-213 - 101 самолет. "Супер-Джет-100" - 205 самолетов, ТУ-334 - 51 самолет, и Ан-148 - 75 самолетов. Все эти цифры, за исключением "Супер-Джет-100" и АН-148, по сравнению с прошлым годом, выросли. Это все, на что мы рассчитываем к 2012 году?

В.Ливанов: Прибавьте туда транспортную авиацию, которая будет производиться на тех же заводах.

А.Рубцов: Да, здесь не учтена транспортная авиация, и если добавить портфель заказов, который г-н Ливанов сформировал - я о нем боюсь говорить, - там еще 150 самолетов. У нас одна проблема сейчас - не продать, как это было 5 лет назад, а произвести. Поэтому когда мы уже говорим о том, что у нас вопрос стоит о том, что с 4 курса мы уже почти всех студентов в Воронеже, Ульяновске собрали, в МАИ уже с третьего курса начнем собирать, нам в пору восстанавливать ПТУ в полном объеме - это говорит о том, что мы находимся в ситуации, когда в России, традиционно, то густо, то пусто. То у нас действительно была ситуация, когда не было спроса на самолеты - о чем Константин говорил - еще 5 лет назад такой проблемы не было. Сегодня проблема другая - как произвести в достаточном количестве с хорошим качеством самолеты, которые востребованы на рынке.

К.Макиенко: Если позволите - что касается таких пессимистичных черных оценок нашего будущего, то я вспоминаю, что в 1996 г. мне рассказывали о том, что программа Су-30МКИ никогда не состоится - такая структурообразующая для российского авиапрома программа. В 1999 г. мне рассказывали о том, что Погосян никогда не создаст в заявленные сроки Су-

30-ММК. Сейчас мне беспрерывно говорят о том, что "Эр-Эр-Джей" никогда не будет создан. Но как-то и Су-30, и МКИ уже летают вовсю и продаются, и Су-30 ММК в десятках, сотне практически экземплярах практически проданы, и "Эр-Эр-Джи" делается. Вот в этом, может быть, такая национальная черта, которую, между прочим, не русские замечают, а, скажем, французы мне о ней говорили - что русские часто видят ситуацию в гораздо более черном цвете, чем она есть. Что, еще раз повторю, не отменяет того обстоятельства, что перед нами стоят очень сложные задачи.

А.Воробьев: Не знаю, весь ли круг задач и проблем мы описали, скорее всего нет, мы после новостей продолжим обсуждение этой проблемы. И я напоминаю, что в 20.45 на "Эхе" традиционное голосование. Уходим на новости.

А.Воробьев: 20.35, еще раз добрый вечер, идем далее. Позвольте мне еще раз представить гостей этой студии - Александр Рубцов, гендиректор лизинговой компании "Ильюшин-Финанс", Виктор Ливанов, гендиректор корпорации "Авиационный комплекс имени Ильюшина", Константин Макиенко, замдиректора Центра анализа стратегий и технологий.

Голосование у нас через 90 минут, давайте сконцентрируемся на некоторых вопросах наших слушателей, которые связаны с авиастроительным комплексом. Иван из Московской области, область занятости - авиация: "Как вы относитесь к международной кооперации самолетостроения. Лишний опыт, да и ресурсы еще никому не вредили" - какова степень нашего вливания в глобальное самолетостроение?

А.Рубцов: Знаете, у нас всегда был выбор, собственно, и сейчас он остается - каким путем идти. Замкнуться в анклавной отрасли, которой традиционно была авиапромышленность в СССР, когда мы все производили сами, полностью, весь самолет практически. Или интегрироваться в международную глобальную кооперацию, в авиастроение - это тот путь, которым практически идет мировое авиастроение, все ведущие фирмы.

А.Воробьев: А перед нами этот вопрос по-прежнему стоит?

А.Рубцов: Знаете, он перед нами не стоит. В общем, Россия выбор сделала - мы начали уже шаг за шагом входить в эту международную кооперацию, и мы считаем, что это неизбежно, необходимо, нужно и к этому нужно относиться как к данности. Потому что сегодня глобальный рынок авиатехники любого назначения - будь то гражданской, военно-транспортной, даже боевой. И естественно, что не бывает, практически не осталось стран, где есть суперкомпетенции во всех абсолютно компонентах проектирования и строительства самолетов. Поэтому, если мы хотим создать хороший самолет, мы должны уметь комбинировать компетенции, где мы сильные, где у нас хорошие технологические возможности с компетенциями других стран, других фирм и конечно, при этом нам, конечно, очень важно сохранить то, чтобы мы действительно были системными интеграторами - с тем, чтобы уметь проектировать самолеты, сертифицировать, производить серийно и поставлять значительную часть комплектующих изделий, которые формируют примерно 60-65% стоимости этих самолетов - с тем, чтобы тот уровень добавленной стоимости, о которой мы говорили ранее, он сохранялся.

Поэтому сегодня нам представляется необходимым сотрудничество с мировыми производителями самолетов.

А.Воробьев: Тем более, что наша промышленность не может ответить в полной степени запросам, которые существуют, - например, по двигателям.

А.Рубцов: Я скажу так - у нас есть такая потребность - в первую очередь, преодоление технологического отставания, которое есть. И поэтому сотрудничество. Например, по производству компонентов для таких компаний, как Airbus, позволяет нам вот это технологическое отставание, отставание, если можно выразиться, в культуре производства - преодолеть. Поэтому мы идем на эти партнерские программы, или программы сотрудничества. Даже если они не всегда нам дают какой-то прямой экономический интерес или выгоду - но для того, чтобы этот разрыв в технологиях, который за 15 лет у нас образовался, в том числе, с помощью кооперационных связей на поставку этих компонентов, преодолеть. Это тот уровень кооперации, который сейчас есть.

А.Воробьев: Без потери суверенитета, что называется.

А.Рубцов: Да. Второй уровень кооперации, вторая программа - это уже создание совместных новых самолетов - с зарубежными странами, фактически с нуля, когда самолет только формируется - не на чертежной доске, не на кульманах, а в компьютерах сегодня ведется проектирование самолетов. И вот здесь, от завязки самолета, от его концепта, нужно уже пытаться сотрудничать с зарубежными партнерами. Здесь ситуация более сложная, Россия ведет переговоры по ряду программ, в частности, по созданию нового гражданского самолета МС-21, и с Airbus, и с Boeing, и рядом других стран, и здесь, чего греха таить, для того, чтобы быть достойным партнерами иметь большую долю участия в таких программах, мы должны смотреться достойно. Мы должны восстановить свою промышленность, восстановить кадровый потенциал - чтобы быть сильным игроком. Тогда мы сможем претендовать на значительную долю участия в подобного рода программах. И в дальнейшем, я думаю, мы должны четко для себя осознать, что место под солнцем на этом рынке - оно добывается с большим трудом, с большой поддержкой государства - без этого вряд ли мы можем претендовать на значительную долю рынка. И наиболее вероятно все-таки у нас сотрудничество с теми странами, которые тоже хотят это место под солнцем завоевать.

А.Воробьев: Китай?

А.Рубцов: В первую очередь это, конечно, Китай и Индия.

В.Ливанов: Я бы добавил по Индии - я думаю, это на пилотный проект, когда мы с нуля с Индией начали создавать среднетранспортный самолет. Это тяжелый вопрос, многоорганизационный, технический, юридический, финансовый вопрос. Но мы уже три года идем по этому пути, и я надеюсь, в этом году, в ближайшие два-три месяца, будет подписано межгосударственное соглашение - это будет впервые в истории российской и индийской авиации, и на этом примере мы начнем отрабатывать и вопросы взаимодействия. Потому что они тоже сложные и важные.

А.Воробьев: А со стороны Индии и Китая чего мы ждем в большей степени - мы ждем денег, инвестиций, либо вливаний интеллектуальных?

В.Ливанов: Мы, например, ждем ясности - с одной стороны инвестиции - да. Но с другой стороны, создавая совместно с Индией самолет, мы знаем, что это уже есть индийско-российский рынок априори, и нам легче будет выходить через Индию на рынки третьих стран. То есть, в первую очередь это рынок.

А.Воробьев: Понял. Иван из Москвы, род заняти - "летаю очень редко" - пишет он: "Было бы неплохо частично перенести сборку самолетов в Россию - Airbus имеется в виду - ведь металл и квалифицированный персонал у нас есть, естественно у нас собирать только те самолеты, которые не конкурируют с SuperJet Сухого и другими подобными российскими проектами. Почему это не делается до сих пор? - собирать аэробусы у нас и продавать на гигантский азиатский рынок. Это повысит наш технологический уровень и даст полную нагрузку всем предприятиям российского авиапрома".

В.Ливанов: Я могу сказать, что такие переговоры с Airbus ведутся уже на протяжении достаточно длительного времени, но пока они не нашли положительного отклика.

А.Рубцов: Более того, я добавлю, что действительно, мы с Виктором Владимировичем, будучи на "Эрбасе", с предыдущим руководством "Эрбаса", год назад, или даже два, обсуждали тему сборки аэробуса 320 в России, мы даже готовы обсуждать его крупномасштабные закупки самолетов для внутреннего рынка, потому что они не вполне конкурируют с нашими машинами, большей размерности ТУ-204, но тем не менее. Airbus предпочел открыть сборочное производство в Китае, потому что они считают, что рынок в Китае гораздо больше. И нас это подтолкнуло к тому, что мы сейчас развиваем тему модернизации самолетов ТУ-204, существенного облегчения этого самолета, замены двигателя на более современный - с тем, чтобы сделать его более конкурентоспособным на внутреннем и внешнем рынке. И приблизить его по своим потребительским качествам к самолетам, которые сегодня предлагают на рынок Boeing и Airbus. И второй момент - сборка самолета, общая стоимость его, составляет примерно, в зависимости от индустриальной модели и конструкции самолета, от 8 до 10% примерно.

В.Ливанов: Добавленной стоимости.

А.Рубцов: Грубо говоря, сборочное предприятие даст работу примерно 400-450 человек максимум. То есть, это не является панацеей для сохранения нашей отрасли ни в коем виде. Поэтому его можно рассматривать как некий промежуточный проект или какую-то программу, но при этом мы должны отдавать себе отчет в том, что львиная доля добавленной стоимости создается, естественно, в КБ - те, кто проектирует и создает самолеты, и, конечно, в компонентной базе, в производстве компонентов для самолетов.

А.Воробьев: Есть еще один вопрос от Леонида, преподавателя с Урала: "Не кажется ли вам, что приобретение различным образом в лизинг, кредит или по долгосрочным соглашениям иностранной авиатехники замораживает сложившееся состояние коллапса отечественного гражданского авиапрома - понятно, что частным авиакомпаниям не под силу финансировать фактически восстановление полуразрушенной отрасли без поддержки государства".

В.Ливанов: С этим надо только согласиться. Отрасль авиационная ни в США, ни в Европе без под-

держки государства не существует.

А.Воробьев: Ставятся планы за 5 лет возродить отечественное самолетостроение, сделать так, чтобы самолеты, выходящие - я уже не знаю, как сказать - с конвейера, из ангаров...

А.Рубцов: С конвейеров - это будет правильно.

А.Воробьев: В будущем - с конвейеров - не были таким штучным товаром, а все-таки производились десятками, если не сотнями в год. Такие задачи ставятся к 2012 году. Вопрос очень простой - на уровне эмоций, ощущений, на основании информации, полученной, в том числе, и из этого эфира - верите ли вы в способность самолетостроительной отрасли возродиться за пять лет. "Да" - 995-81-21, "нет" - 995-81-22.

А.Воробьев: Я понимаю, что тема не персонафицированная, здесь нет фамилий Путин и Ходорковский, но, тем не менее, попытайтесь определить свою позицию. Надо сказать, что я вижу результаты голосования. Они для меня неожиданны. Не все так однозначно. Верите ли вы в способность самолетостроительной отрасли страны возродиться за 5 лет - с учетом того, что мы сейчас производим самолеты как штучный товар, а должны производить десятками, если не сотнями. Верите ли вы, что мы сможем сделать это за 5 лет, если "да" - 995-81-21, если вы считаете, что по большому счету это такие прожекты и при существующем уровне технологического развития страны едва ли это возможно сделать за 5 лет - 995-81-22. Пока идет голосование, мы вернемся к вопросам. "Если завтра цена на нефть упадет на отметку в 20 долларов за баррель, то кто будет летать на ваших новых самолетах?" - спрашивает инженер из Кургана, Сергей.

К.Макиенко: Конечно, если цена на нефть упадет, общая экономическая ситуация в стране ухудшится, конечно тогда либо перевозки будут падать, либо не столь быстро расти - конечно, общая макроэкономическая среда просто ухудшится и вероятность реализации этих планов резко снизится. Но пока, слава богу, она на 60.

А.Рубцов: С позиции авиакомпании ситуация выглядит не столь пессимистично, потому что сегодня топливная составляющая в прямых эксплуатационных расходах, так называемых "пэров", составляет на самолетах старых типов у некоторых авиакомпаний - доходит до 50-55%, у самых современных авиакомпаний, использующих новейшую технику, где-то 30-35 - это очень много. Еще 5-7 лет назад эта цифра, когда у нас топливо, цена за баррель колебалась 25-30 долларов, была примерно в два раза меньше. Естественно, снижение цены за топливо даст возможность - по крайней мере, в теории, снизить цену на билет. Сегодня авиакомпании переключаются - чего греха таить - повышенную цену на топливо, естественно, на потребителя. И это приводит к тому, что у нас в России практически летают в пределах 5% населения страны. Если посчитать, по статистике, у нас довольно много было опросов - у нас одни и те же люди летают - и внутри страны, а особенно за рубеж - эта цифра колеблется по опросам от 3 до 5%. Поэтому удешевление билетов, снижение, в том числе, топливной составляющей, конечно, было бы благом для перевозчиков - с одной стороны. Но, с другой стороны, Константин абсолютно прав - в нашей стране, в которой экономика слишком сильно зависит от цены на нефть, это одновременно ударит по платежеспособному спросу, почему мы и говорим, что в обозри-

мом будущем нам надо сделать все от нас зависящее, чтобы страна меньше зависела от колебаний цен на нефть, чтобы наш главный экспортный товар были наши станки, машины, самолеты, суда. Тогда мы будем иметь значительную часть нашего населения, занятого в этих отраслях, и, естественно, менее зависимого от колебаний цен на нефтепродукты или газ. Пока мы зависим от этого, мы действительно очень уязвимы.

А.Воробьев: Вопрос такой - г-н Шипель, на которого, собственно, мы уже ссылались в первой части нашей программы, а тем, кто присоединился к нам только что, я напомним, что это бывший глава федерального агентства Воздушного транспорта, опровергал популярный среди авиастроителей тезис о том, что хотя новый российский самолет дороже подержанного западного, зато эксплуатационные расходы у нашего гораздо ниже, чем у иномарки. Он заявил, что на самом деле, из-за отсутствия отлаженной системы сервиса, эксплуатация наших новых самолетов оказывается куда выше, куда дороже.

А.Рубцов: Я должен опровергнуть слова г-на Шипеля, которого я очень хорошо знаю на самом деле - это уважаемый специалист в области авиаперевозок. Дело в том, что действительно был период - что греха таить - несколько лет назад, когда такой системы не было. Сегодня, когда мы поставляем самолеты, мы обязательно предоставляем запасные части, все необходимое сервисное оборудование, подготавливаем кадры для обслуживания самолетов. Более того, сегодня по контракту на техническую поддержку мы вынуждены поставлять запасные части в течение часов - у нас есть контракт с авиакомпанией "Владивосток-Авиа", по которому мы обязаны поставить запасные части для ремонта самолета в течение 3 часов в аэропорт Внуково. Должен сказать, что никогда в нашей предыдущей практике нам не приходилось сталкиваться с такого рода высокими требованиями. Мы поддерживаем, например, самолеты, которые находятся у нас на Кубе - мы поставили туда три самолета и точно так же вынуждены немедленно, по первому запросу, отправлять туда запчасти. И это требование всех наших потребителей. Поэтому сегодня промышленность вынуждена реагировать на требования рынка и даже такой проблемы не возникает сегодня в отношении запчастей и обслуживания самолетов - тех, которые востребованы нашими авиакомпаниями.

К.Макиенко: Тут о налетах можно, наверное, сказать Ту-204-300.

А.Рубцов: Кстати говоря, вот эта программа поддержки обеспечивает сегодня для этого самолета рекордные налеты, скажем, средний по парку - это 350 часов в месяц, а в пиковые сезоны, то есть, летом, машины налетывают 400, а некоторые даже 450 часов в месяц - для самолетов этого типа это очень высокий налет, сопоставимый с лучшими зарубежными нашими конкурентами, а по некоторым даже и превосходящий.

В.Ливанов: И я добавлю, что на самолете ИЛ-96-300 авиакомпании "Аэрофлот" самолеты некоторые налетали уже свыше 40 тысяч летных часов за 10 лет и уже авиакомпания обращается к нам ей продлить ресурс не до 60 тысяч летных часов, как проектный у нас, а до 70-80. Это говорит о том, что налет становится все интенсивнее и интенсивнее.

А.Воробьев: Дадим уже финальный джингл для

голосования и будем подводить итоги.

А.Воробьев: Итак, закончилось голосование, около тысячи звонков поступило за несколько минут, 982 человека нам позвонило. Результаты этого голосования меня удивили - не думал я, что они будут такими. Верят в то, что самолетостроение в России возродится всего за 5 лет - 43%. На мой взгляд, это колоссальная цифра.

В.Ливанов: Это подтверждает оптимизм российского человека.

А.Воробьев: Неисчерпаем.

К.Макиенко: Вы знаете, мы всегда верили в то, что Россия и авиация - это два таких синонима. Потому что авиационная промышленность всегда пользовалась любовью и уважением нации. Я считаю, что мы должны действительно сделать все возможное, чтобы эту отрасль возродить.

В.Ливанов: Оправдать доверие нашего населения.

К.Макиенко: Конечно.

А.Воробьев: Мы не обращали внимания на SMS слушателей, но много вопросов было связано с кадрами - это самая большая проблема. Вот последнее, от Марини: "Чтобы восстановить или создать новую отрасль, нужны не столько деньги, сколько кадры. Наши кадры естественно убыли по возрасту, другие - в страны, которые собирают по всему миру, - это реальность, а у нас надеются "на авось", но ничего не получится". Дальше потерял я сообщение, но оно тоже касалось общих обвинений в том, что мы не можем удержать наши молодые кадры в России для того, чтобы они работали на подъем этой отрасли.

В.Ливанов: Александр Иванович в начале уже сказал о кадрах, усилиях, которые предпринимаются по кадрам в Воронеже и Ульяновске, но я бы не согласился с тезисом, что мы не можем удержать. На самом деле у нас очень классные инженеры - да, им надо платить достойную зарплату, это понятно. И сейчас, кстати, зарплата стала в отрасли расти довольно быстрыми темпами. Потому что пошла работа, пошла продажи, пошла поддержка государства, в том числе.

А.Воробьев: И все-таки, средняя зарплата молодого специалиста - весьма любопытно услышать - сколько составляет?

В.Ливанов: У нас средняя зарплата молодого специалиста порядка 10-12 тысяч.

А.Воробьев: Немного.

В.Ливанов: Это немного, но это ведь молодой специалист. Давайте вспомним, сколько зарабатывал молодой специалист, когда он приходил в Советском Союзе. Я пришел на 110 рублей.

А.Воробьев: Ну, сейчас мы вернемся ко временам Царя Гороха.

В.Ливанов: Нет, это не так мало на самом деле.

А.Рубцов: Должен сказать, что сегодня эта проблема действительно есть, но по мере роста загрузки предприятий и роста продаж, действительно, мы в состоянии платить больше заработную плату, и я должен сказать, что в Воронеже, на одном из заводов, с которым мы работаем, Воронежском авиационном, зарплата средняя еще три года назад была в среднем порядка 7 тысяч рублей. Сегодня она уже приблизилась к 12 тысячам - это для Воронежа достаточно хорошие деньги. И она продолжает расти, потому что мы вынуждены повышать заработную плату - не за счет банального увеличения, а за счет того, что увеличилась выработка на одного рабочего. Потому что

появилась загрузка, появилась возможность прогнозировать свою работу на несколько лет вперед. Как я уже говорил, мы действительно ведем сейчас политику в ОАКе, нашей Объединенной авиастроительной корпорации, серийного заказа. То есть, мы заказываем сегодня уже партии самолетов. В марте прошлого года я подписал контракт на 23 самолета - 13 Су-204 и 10 Ил-96. Сейчас, в марте, мы планируем подписать контракт на 50 самолетов. Соответственно, у руководителей предприятий появляется возможность планирования.

В.Ливанов: Горизонт планирования, да.

А.Рубцов: Понимаете, раньше они жили одним годом. Сейчас мы уже говорим о трехлетних программах, минимум. И это говорит о том, что у нас появляется шанс и работу по привлечению кадров строить не на случайной какой-то основе, спотовом рынке - нанял - уволил, - а работать целенаправленно по подготовке формирования кадров, и естественно, их закрепления на наших заводах.

А.Воробьев: Г-н Макиенко - вам последнее слово, для того, чтобы подвести итог.

А.Рубцов: Я скажу, что дефицит людей - это вообще основной ограничитель развития в стране, сейчас вам это скажет любой бизнесмен. Нормальных, квалифицированных, мотивированных людей не хватает везде - начиная от политиков, инженеров, менеджеров и вообще страны. Бизнесы, продукты создаются людьми, действительно - деньги это не главное. Надо людей выращивать, учить, мотивировать, платить.

А.Воробьев: Я напомним результаты голосования, а потом прочитаю одно сообщение на пейджере, которое меня порадовало, и я бы им завершил эту программу. 43% наших слушателей сказали, что верят в возрождение отрасли всего в течение 5 лет, 57% сказали, что не верят. Таких большинство. И сообщение на пейджере: "Не следует ли брать штрафы за публичное паникерство (выражение сомнений) в возможности реализации новых начинаний в устах политиков, журналистов, людей имеющих". Дальше сообщение оборвалось. Я не знаю - это, знаете, такой отсыл в советские времена, увы. Благодарю вас. Спасибо господу, до свидания.

источник: радиостанция "Эхо Москвы"
23.03.07



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

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

Прочитать материалы нужного Вам номера Бюллетеня можно в Интернет по адресу:
WWW.AS-CLUB.RU/BULL

САМОЛЕТЫ СТАНУТ ПАДАТЬ ПО ЗАКОНУ "О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ"

Открытое письмо парламентариям и правительству России.

От имени руководителей, ученых и специалистов авиационной промышленности мы вынуждены обратиться ваше внимание и проинформировать об отрицательном влиянии на безопасность полетов, а также на создание, производство и поставки, в том числе для зарубежных партнеров, авиационно-космической техники принимаемого Государственной думой проекта Федерального закона "Об основах технического регулирования в Российской Федерации". (Письмо написано в 2002 г., когда законопроект обсуждался в Госдуме, но осталось без ответа. - Прим. ред.).

Предлагаемый закон, по нашему мнению, значительно изменит в худшую сторону сложившуюся на протяжении более чем 60 лет Государственную систему стандартизации - главную составляющую в обеспечении качества и надежности продукции.

Эта система в последнее время и так уже значительно деформировалась: во многих отраслях самолитоидировались многие головные и базовые организации по стандартизации. А после принятия в 1993 г. Закона "О стандартизации" межотраслевая стандартизация оказалась как бы вне закона. И лишь в силу понимания специалистами ее абсолютной необходимости и значимости фактически продолжает существовать.

Разрушение существующей системы стандартизации окончательно подорвет основные принципы создания, производства и эксплуатации унифицированной авиационной техники, лишит ее базовых гарантий и преимуществ в конкурентной борьбе.

По мнению специалистов, подготовленный Госстандартом и Минэкономразвития России проект закона направлен на чрезмерную либерализацию отношений между изготовителями (продавцами) продукции и федеральными органами исполнительной власти. В качестве причин, побудивших пойти на существенное снижение норм и требований, авторы проекта закона называют:

- излишнюю самостоятельность в установлении обязательных требований и их контроле со стороны федеральных органов исполнительной власти;
- избыточность системы обязательной сертификации в отношении номенклатуры проверяемой продукции и услуг (ежегодно выдается 500 тысяч сертификатов);
- несовершенство системы надзора;
- необходимость гармонизации с требованиями зарубежных фирм.

На самом же деле все перечисленные выше причины не актуальны и не являются проблемными для авиационной и космической отраслей. В частности, общее количество сертификатов, выдаваемых разработчикам, изготовителям и эксплуатантам авиационно-космической техники, составляет не более 1500-2000, а в год - примерно 500 штук (около 0,1% от общего числа).

Между тем обязательная сертификация продукции является основой обеспечения безопасности. На протяжении последних 10 лет в Российской Федера-

ции создавалась сертификационная документация, соответствующая международным требованиям. Существующая отечественная система сертификации признана США и рядом других стран, что оформлено соответствующими международными договорами. Изменения осуществляются в соответствии с требованиями стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО), членом которой с 1947 года являлся СССР, а затем стала Российская Федерация.

Вооружение и военная техника, техника двойного назначения, гражданская авиационная техника разрабатываются на основании комплекса стандартов. Он охватывает все стадии жизненного цикла - от проектирования до утилизации изделия. В состав комплекса обязательных стандартов (помимо рекомендательных) входят:

- система Государственных стандартов ЕСКД (Единая система конструкторской документации);
- система Государственных стандартов СРПП (разработка, поставка на производство);
- система Государственных стандартов "Мороз" и "Климат" (испытания на внешние воздействия);
- система отраслевых стандартов "Технологические процессы, оборудование, инструменты, оснастка" (авиационная техника) - более 3000 стандартов;
- система отраслевых стандартов "Изделия основного производства авиационной техники" (типовые конструкции) - более 5000 стандартов;
- отраслевые нормативные документы (надежность, испытания, материалы, технологии, методики, качество и т. д.) - более 12 500 документов.

Проект закона, помимо отмены обязательности требований стандартов, ликвидирует также систему отраслевой документации, по которой создается и производится авиационная техника. Иными словами - обеспечивается ее надежность и безопасность. Перевод же перечисленного выше массива отраслевых стандартов в технические регламенты практически неосуществим из-за сложности и длительности процедур их разработки и принятия.

Процедуры разработки и принятия технического регламента и закона Российской Федерации аналогичны. Только Государственная дума будет рассматривать содержание проекта технического регламента в трех чтениях.

В настоящее время большая часть продукции, а когда речь идет об авиационных материалах - более 90%, поставляется по отраслевым и межотраслевым техническим условиям, которые, как и отраслевые стандарты, даже не упоминаются как нормативный документ на поставку продукции.

Проблемы в авиации связаны с обязательным соблюдением норм и правил, регламентирующих отношения между разработчиком, изготовителем и эксплуатантом. Их либерализация негативно скажется на уровне и качестве авиационной техники, в первую очередь - на безопасности, надежности, ремонтпригодности, эксплуатационной технологичности, боеготовности, сроках разработки и постановки на производство, на конкурентоспособности.

Гарантом безопасности полетов и в новых экономических условиях является соблюдение стандартов всеми организациями и предприятиями, создающими и эксплуатирующими авиационную технику, независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности.

Во многих странах существует более гибкая система стандартизации, чем предлагаемая законопроектом. Например, в США, Германии, Японии наряду с техническими регламентами существуют национальные стандарты, обязательные к применению. Отраслевая стандартизация существует в таких странах, как США, Германия, Франция, Великобритания, Япония.

В случае принятия рассматриваемого проекта федерального закона сходные проблемы возникнут перед организациями, создающими и эксплуатирующими космическую технику. Перечисленные замечания и предложения по поправкам были своевременно направлены разработчикам проекта закона и в Государственную думу. Эти замечания подтверждают неприемлемость представленного проекта закона для авиационной промышленности. Он нанесет удар по системе обеспечения качества при проектировании, производстве и проведении испытаний, а также по основному принципу эксплуатации авиационной техники - обеспечению безопасности полетов.

В связи с этим, по нашему мнению, проект закона целесообразно кардинально переработать с учетом

предложений авиационной промышленности. В противном случае, не нужно распространять его действие на работы, связанные с созданием и эксплуатацией авиационной техники.

В. ДМИТРИЕВ, директор ФГУП "ЦАГИ им. проф. Н. Е. Жуковского"

Ю. ЕЛИСЕЕВ, генеральный директор ФГУП "ММП "Салют"

Е. КАБЛОВ, генеральный директор ФГУП "ВИАМ", член Совета при президенте РФ по науке и высоким технологиям, член-корреспондент РАН

В. ЛИВАНОВ, генеральный директор АК "Ильюшин"

С. МИХЕЕВ, генеральный конструктор АО "Камов", член-корреспондент РАН, Герой России

В. СКИБИН, генеральный директор ФГУП "ЦИАМ"

Ю. ШЕВЧУК, президент - генеральный конструктор АО "Туполев"

*источник:
газета "Промышленные ведомости"
12.03.07*

АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ ДАНА КОМАНДА "НА ВЗЛЕТ!"

К 1 апреля нынешнего года планируется завершить организацию ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация".

К 1 апреля нынешнего года планируется завершить организацию ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", сообщает пресс-служба Управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности РФ. В нее войдут два крупнейших предприятия - российская самолетостроительная корпорация "МиГ" и "Казанское авиационное производственное объединение имени С.П. Горбунова". В планах руководства корпорации создать несколько дивизионов: боевая авиация, гражданская авиация, транспортная авиация, а также международная кооперация и "компонентный" бизнес. При этом предполагается, что в дивизионе "боевая авиация" Россия будет иметь полный контроль, в то время как в остальных допускается широкое участие иностранных партнеров.

Напомним, что промышленные предприятия, связанные с авиацией, строят свою работу в соответствии с федеральными целевыми и государственными программами: "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года", "Государственная программа вооружений на период 2007-2015 годы". В прошлом году утверждена также "Стратегия развития авиационной промышленности России до 2015 года". Это уже дало положительные результаты. Так, например, объем производства гражданской авиационной продукции в 2006 году по сравнению с 2005 годом составил 120,5%. Приводятся такие данные по производству и поставкам гражданской авиационной техники в 2006 году: на предприятиях

"Авиакор - Авиационный завод" (Самара), КАПО им. Горбунова (Казань), ВАСО (Воронеж), ПО "Полет" (Омск), "Авиастар - СП" (Ульяновск), НПК "Иркут", Смоленский авиационный завод, Нижегородский авиационный завод "Сокол" произведено 33 самолета. Наименования изделий: Ту-154М, Ту-214, Ту-204, Ан-140, Ил-96-300, Ан-3, Бе-200, СМ-92Т, М-101.

На предприятиях Казанский вертолетный завод, Улан-Удэнский авиационный завод, "Роствертол", "Кумертауское АПП" построено 93 вертолета (Ми-17В5, Ми-171В, Ми-172, Ми-8-МТВ1, Ми-8-МТВ2, Ансат, Ми-8, Ми-171 (всех модификаций), Ми-26Т, Ка-32А-АТ, Ка-32А11БС, 23Д2). Также запущены в серийное производство самолеты Су-34, Як-130, вертолеты Ми-28Н, Ка-52. Продолжается реализация внешнеторговых контрактов по поставкам авиационной техники. Так, ФГУП "КумАПП" планирует в нынешнем году произвести 12 вертолетов. Часть из них будет направлена в Испанию и Португалию, с которыми заключены договоры о поставках этой продукции. Один из наиболее стабильных импортеров российских винтокрылых машин - Республика Корея. На протяжении 13-летнего сотрудничества КумАПП поставило в Корею более 50 вертолетов Ка-32. В настоящее время ведутся переговоры с министерством обороны этой страны о поставке вертолетов Ка-32А4. Другие предприятия ОПК Башкортостана, как и в прежние годы, будут принимать участие в реализации федеральных программ авиационной направленности в рамках промышленной кооперации. Объемы производства в этой сфере, судя по всему, должны увеличиться.

*источник: ИА "Башинформ"
09.03.07*

КАКИЕ ЗАКОНЫ НУЖНЫ ОПК?

Всероссийскую конференцию, посвященную развитию оборонно-промышленного комплекса (ОПК), провели в Москве Комитет Совета Федерации по обороне и безопасности, Федеральное агентство по промышленности и "Рособоронэкспорт".

Сколько всего заработали за минувший год предприятия отрасли, сообщил директор департамента Минпромэнерго Юрий Коптев. По его словам, общая сумма прибыли предприятий оборонно-промышленного комплекса России в 2006 году составила 26 млрд. рублей. Много это или мало?

Основу ОПК составляют около тысячи предприятий и организаций. И не у всех из них 2006 год был удачным. Так, в судостроительной промышленности произошел серьезный провал по объему производства, он составил всего 84 процента от уровня предыдущего года. А в среднем темпы роста в ОПК в 2006 году Коптев оценил в 109,8 процента. И тут же отметил, что получаемая предприятиями прибыль не позволяет кардинально решить проблемы технического перевооружения производства. Ведь только износ оборудования в среднем составляет в отрасли 67 процентов. А есть секторы, где этот показатель еще хуже, в частности в радиоэлектронном комплексе - 74 процента. Здесь оборонно-промышленному комплексу не обойтись без мощной поддержки государства, отмечалось на конференции.

Об уровне технической и технологической оснащенности ОПК говорили почти все участники конференции. По оценкам представителя "Рособоронэкспорта" Александра Бриндикова, на технологическое переоснащение предприятий российской "оборонки" ежегодно требуется порядка 140 млрд. рублей бюджетных средств.

Сейчас эта доля составляет порядка 30 млрд. рублей. Среди сдерживающих оружейный экспорт факторов Бриндилов также назвал низкое качество продукции, несвоевременное и не в полном объеме выполнение заключенных контрактов. Кроме того, он констатировал, что возрастает количество рекламаций иностранных заказчиков на поставленную из России продукцию военного назначения. В 2006 году больше всего их приходилось на продукцию ПВО и радиоэлектронных средств (646), ВВС (443) и ВМФ (363).

Несомненные успехи нашего оружия на зарубежных рынках никак не могут подменить главную задачу ОПК - производство новых образцов вооружений и техники для российской армии и флота. А проблем здесь немало. Первый заместитель начальника управления начальника вооружения Вооруженных Сил РФ генерал-лейтенант Владимир Михеев обратил внимание собравшихся на негативные тенденции в ценообразовании. "Почему в конце 2006 года мы купили последний танк на "Уралвагонзаводе" за 42 миллиона рублей, а в янва-

ре такой же танк нам предлагают уже за 58 миллионов?" - спросил у оборонщиков представитель военного ведомства.

И завышенные цены - не единственная проблема. Генерал-лейтенант Владимир Михеев также отметил, что темпы поставок нового вооружения и техники в Российскую армию сдерживают несогласованность Минфина и Минэкономразвития в определении параметров индекс-дефляторов. По мнению генерала, если эти вопросы не будут урегулированы, это негативно отразится на реализации государственной программы вооружений.

Депутат Госдумы Геннадий Райков, который возглавляет межфракционное объединение "Авиация и космонавтика России", считает необходимым освободить или резко сократить налог на прибыль предприятий ОПК, а также иных инвестиций, направляемых на развитие производства. Юрий Елисеев - гендиректор Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют", на базе которого проходила конференция, - выступает за то, чтобы обнулить НДС и таможенные пошлины на ввоз технологического оборудования, аналоги которого не производятся в России.

Со схожими по сути предложениями выступали и другие участники обсуждения. Их смысл сводился к тому, чтобы государство не только поддерживало предприятия ОПК "живыми" деньгами, но и создало условия, способствующие инвестиционной привлекательности этого сектора промышленности (в 2006 году в ОПК было привлечено менее 2 млрд. рублей внебюджетных инвестиций), его развитию. А здесь и льготное кредитование, субвенции, 100-процентное авансирование и многое другое.

Комментируя итоги конференции, председатель Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Озеров отметил, что такая форма деятельности, несомненно, способствует получению объективной информации с мест, так сказать, "из первых рук", вскрытию потребностей в правовом обеспечении национальной безопасности России, всестороннему обсуждению проблем и принятию по ним оптимально выверенных решений. Он напомнил, что только в прошлом 2006 году по проблемам развития ОПК сенаторами было проведено три выездных заседания комитета, среди них работа на ФГУП "Базальт" (Московская область), 929-м Государственном летно-испытательном центре (Астраханская область), а также в Калининграде.

Наиль ГАФУТУЛИН

источник: газета "Красная звезда"
21.03.07

ПРЕЗИДЕНТА ПОЗНАКОМЯТ С "АРХИМЕДОМ"

Россия и Италия будут совместно производить скоростные поезда и пассажирские самолеты.

Сегодня в итальянском городе Бари президент России Владимир Путин и премьер-министр Италии Романо Проди проведут межгосударственные консультации. Как сообщил "Гудку" помощник президента РФ Сергей Приходько, "планируется подписать внушительный пакет из девяти документов". Среди них - протокол о сотрудничестве в области создания российского среднемагистрального самолета SuperJet-100 и соглашение между ОАО "РЖД" и концерном "Финмекканика". Кроме того, к подписанию готовы соглашения между банками и программа обменов в сфере культуры и образования.

Торгово-экономические отношения России с Италией развиваются стремительно. По предварительным данным, товарооборот между странами в 2006 году достиг 30 млрд. евро, практически утроившись за последние три года. Особенно прорывным был прошлый год: чего стоит одно только стратегическое соглашение между "Газпромом" и итальянским энергетическим концерном ENI, рассчитанное до 2035 года и предусматривающее выход российской компании на газораспределительный рынок Италии.

Но пришло время дополнить громкие проекты в энергетической сфере сотрудничеством в области высоких технологий. Сегодня Россия и Италия планируют заключить сделку о совместном производстве 1800 самолетов российской марки SuperJet-100 на сумму 70 млрд. евро. Этот региональный лайнер имеет модификации вместимостью 60, 75 и 95 пассажиров с обычной и увеличенной дальностью полета. Итальянская компания будет производить от 25 до 50% деталей самолета.

Сегодня в присутствии лидеров двух стран, а также руководителей железных дорог России и Италии в Бари пройдут приемные испытания диагностического поезда "Архимед". Это компьютер на рельсах, задача которого обеспечить контроль за безопасностью железнодорожной инфраструктуры. Впервые он появился на итальянских магистралях год назад. Двигаясь со скоростью до 200 км/ч, "Архимед" осуществляет проверку рельсов и линий энергоснабжения, обнаруживая мельчайшие дефекты.

Сегодня же должно быть подписано соглашение о сотрудничестве ОАО "РЖД" и "Финмекканики". Соглашение, в частности, предусматривает разработку концепции совместной российско-итальянской системы управления и обеспечения безопасности движения поездов. Кроме того, соглашение предусматривает совместную разработку регионального электропоезда, способного двигаться со скоростью до 160 км/ч. Предполагается, что в первую очередь поезда российско-итальянского производства будут направлены на замену используемых сегодня электропоездов повышенной комфортности ЭД4МК и ЭД2МК. В соответствии с "Программой развития скоростного и высокоскоростного движения на сети

железных дорог до 2020 года" предусматривается эксплуатация 41 такого поезда.

Президент ОАО "РЖД" Владимир Якунин посещает Италию уже второй раз в этом году. "Наши международные контакты осуществляются в русле современной политики России, заявляющей о своем стремлении участвовать в интеграции Европы. Уверен, что деловое сотрудничество ОАО "РЖД" с итальянскими коллегами внесет существенный вклад в развитие дружественных отношений между нашими странами", - подчеркнул во время прошлого визита Владимир Якунин.

Вчера, в первый день рабочего визита, у Владимира Путина прошли в Риме переговоры с президентом Италии Джорджо Наполитано и председателем правительства Романо Проди. Как сообщил Сергей Приходько, помимо вопросов экономического сотрудничества, обсуждались отношения России с Евросоюзом и НАТО, деятельность ОБСЕ и ООН, положение на Ближнем Востоке, в Ираке и Афганистане, ситуация вокруг иранской ядерной программы и Косово. В тот же день Владимир Путин был принят Папой Бенедиктом XVI.

По окончании межгосударственных консультаций Владимир Путин и Романо Проди откроют в Бари выставку произведений Фаберже. По словам Проди, "Бари не случайно выбран для проведения российско-итальянских консультаций на высшем уровне. Мы исходили из глубокого символического значения, который этот город имеет для России, ведь здесь находятся мощи Святого Николая Чудотворца. Мы хотели обратиться к духовному измерению в отношениях между нашими странами, которое цементирует нашу дружбу".

Михаил ЗУБОВ
Ольга СОЛОМОНОВА

источник: газета "Гудок"
14.03.07

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

Учредитель и издатель
ОАО "Пермский моторный завод"
г. Пермь, Комсомольский пр-т, 93
тел. (342) 245 05 24, факс 245 13 20

Главный редактор - Комаровский В.И.
Телефон: (342) 240 94 62, п/я 717 в канцелярии ПМЗ
E-mail: wladko@jetmotors.perm.ru
Web-сайт: <http://pmz.ru/gazeta>

В ПРЕДДВЕРИИ ОБНОВЛЕНИЯ

Для Индии модернизация авиатехники столь же необходима, как и закупка новых образцов.

По прогнозам индийских СМИ, в ближайшие 20-25 лет страна закупит новой авиационной техники на сумму около 35 млрд. долларов. Это объясняется необходимостью обновления парка самолетов и вертолетов, большая часть которых (за исключением Су-30МКИ) была приобретена от 20 до 40 лет назад. Одним из первых серьезных шагов на пути обновления индийской боевой авиации станет контракт на приобретение 126 легких многофункциональных истребителей. Однако пока они займут свое место в строю, ВВС придется эксплуатировать то, что имеется в наличии. Причем ремонт и модернизация имеющихся в распоряжении Индии самолетов неизбежны.

В частности, в ближайшее время в РСК "МиГ" надеются подписать контракт на модернизацию 64 истребителей МиГ-29 ВВС Индии, закупленных в СССР в 80-е гг. XX столетия. Как сообщил в ходе выставки Aero India 2007 первый заместитель генерального директора - генерального конструктора корпорации "МиГ" Сергей Цивилев, эти машины планируется оснастить современным БРЭО, радиолокационной станцией "Жук-М". Также обновленные самолеты получат более современные двигатели, систему дозаправки в воздухе. Модернизация придаст им новое качество - возможность поражать наземные цели с помощью высокоточных авиационных средств поражения.

Еще одно направление модернизации индийских "мигов" - ремоторизация самолетов МиГ-27М. В настоящее время HAL осуществляет работы по модернизации 40 машин этого типа - установку современной бортовой электроники и РЛС. РСК "МиГ" совместно с ММПП "Салют" предложили индийской стороне заменить установленные на МиГ-27М двигатели Р-13Б300 на современные моторы, разработанные на базе АЛ-31Ф. Правда, пока дело не двинулось дальше переговоров - Индия готова рассматривать российское предложение только после проведения летных испытаний МиГ-27 с новой силовой установкой. По подсчетам генерального директора ММПП "Салют" Юрия Елисева, на ремоторизации индийских МиГ-27М и МиГ-23БН можно было бы заработать около 1,5 млрд. долларов. А с учетом того что машины этого типа в свое время довольно широко разошлись по миру, такая модернизация может стать неплохой "подрботкой" как для самого "Салюта", так и для российской системы ВТС в целом. В модернизации индийских МиГ-29 важнейшую роль будут играть НПЦ "Технокомплекс" - разработчик бортового радиоэлектронного оборудования и корпорация "Фазотрон-НИИР" - создатель РЛС "Жук-М". При осуществлении этих работ, по мнению заместителя генерального директора - главного конструктора Раменского приборостроительного конструкторского бюро Геннадия Герасимова, было бы целесообразно реализовать подход к модернизации, аналогичный тому, что был применен при создании БРЭО самолета Су-30МКИ. Такая унификация (естественно, с учетом новейших достижений в области

разработки авиационной электроники) позволила бы ВВС Индии заметно упростить эксплуатацию Су-30МКИ и модернизированных МиГ-29.

На выставке Aero India 2007 "Технокомплекс" представил элементы разрабатываемой на фирме бортовой электроники нового поколения - бортовые вычислительные системы, новые многофункциональные индикаторы и навигационные инерциальные системы.

Вычислительная система нового поколения обеспечивает на порядок более высокую производительность по сравнению с существующими ЭВМ. По утверждению Геннадия Герасимова, она имеет многопроцессорную структуру, которая позволяет реконфигурировать вычислительные мощности по отношению к тем задачам, которые выполняются в данный момент. БРЭО нового поколения имеет бесшинную архитектуру, что позволяет значительно повысить пропускную способность вычислительных систем. По словам Геннадия Герасимова, структура вычислительных систем боевых самолетов в настоящее время делает шаг в сторону той технологии, которая принята в гражданской авиации. В настоящее время "Технокомплекс" предлагает новую сетевую архитектуру всего бортового вычислительного комплекса. Это позволяет рассредоточить вычислительные мощности среди периферийных устройств и наиболее взвешенно подходить к возможностям реконфигурации всего бортового комплекса. Кроме того, новая сетевая архитектура позволяет значительно упростить процесс модернизации БРЭО.

Индикаторы нового поколения в первую очередь отличаются размерами проекционного поля. "Мы переходим сейчас к 15-дюймовым плоскочастотным индикаторным устройствам - они имеют более высокое разрешение: 1400x1050 пикселей и лучшие светотехнические характеристики", - добавил главный конструктор РПКБ. Новые многофункциональные индикаторы оснащаются не только процессорами общего назначения, но и графическими процессорами. Причем, как отметил Геннадий Герасимов, разработка программного обеспечения для процессоров общего назначения индикаторов ведется по тем же принципам, которые практикуются при создании вычислительных систем. Это позволяет упростить и ускорить разработку ПО. "Если говорить об инерциальных навигационных системах, то мы сейчас выходим на завершающий уровень испытаний инерциальной системы на твердом волновом гироскопе", - сообщил Геннадий Герасимов.

В ходе работы над Су-30МКИ и другими отечественными самолетами, предназначенными для поставок нашим партнерам по ВТС, "Технокомплекс" накопил солидный опыт сотрудничества с крупнейшими иностранными фирмами, специализирующимися на создании электронных систем для боевой техники. Это компании Sagem и THALES. В настоящее время центр расширяет сотрудничество и с индийскими компаниями. Наиболее тесные отношения установлены с фирмой ADE и ее отделением DARE, которые создали ряд электронных блоков для Су-30МКИ. Работа на индийском рынке боевой авиации фактически неизбежно связана и с взаимодействием с корпорацией

HAL. Сотрудничество "Технокомплекса" с Hindustan Aeronautics Limited строится в основном в области лицензионного производства приборного оборудования для Су-30МКИ.

Для Уральского оптико-механического завода HAL также является одним из основных партнеров в Индии. На большинстве отечественных истребителей, эксплуатирующихся в этой стране, - на МиГ-27, МиГ-29 и Су-30МКИ - установлены оптико-электронные комплексы производства УОМЗ. Завод сотрудничает с Индией уже более 20 лет, и, очевидно, это сотрудничество будет продолжаться еще очень долгие годы. Как отметил заместитель генерального директора завода по продажам и внешнеэкономической деятельности Вениамин Элинсон, буквально за два дня до начала Aero India 2007 были подписаны два контракта на сумму более 10 млн. долларов, предполагающие поставку запчастей для самолетов Су-30МКИ. В Индии при содействии "Рособоронэкспорта" открыты сервисно-технические центры, где есть все необходимое оборудование для проведения ремонта.

Работа на индийском рынке для УОМЗ предполагает два направления - обеспечение эксплуатации ранее поставленных оптико-электронных систем, их ремонт и модернизацию, а также продвижение новых продуктов завода. Что касается первого направления, то в рамках готовящегося контракта на модернизацию МиГ-29 УОМЗ предлагает модернизацию ОЛС, установленных на этих машинах, в частности оснащение их

новыми дальномерами и обтекателями из сапфировового стекла. Что касается продвижения современных круглосуточных оптико-электронных систем, то, по словам Вениамина Элинсона, УОМЗ рассчитывает принять участие в готовящемся контракте на поставку Индии 80 вертолетов Ми-17-1В. "Пока заказчиком требования ночной работы не были выдвинуты, но посещение индийскими специалистами нашего стенда показало, что интерес к этому есть. Также мы предлагаем модернизацию имеющихся у Индии Ми-17 и Ми-35", - сообщил заместитель гендиректора УОМЗ.

В Бангалоре Уральский оптико-механический завод продемонстрировал свои системы оптического наблюдения гражданского назначения. В частности, макет перспективной малогабаритной системы 700-й серии, которую, по словам Вениамина Элинсона, планируется показать "вживую" на выставке в Ле Бурже и на МАКСе. Эта система создается в сотрудничестве с израильскими и немецкими партнерами УОМЗ. "Мы хотим предложить ее на гражданский легкий вертолет индийской разработки", - не стал скрывать заместитель гендиректора завода. Если соглашение о закупке СОН этого типа будет достигнуто, заключил Вениамин Элинсон, УОМЗ будет готов передать Индии право на лицензионную сборку этих систем.

Илья КЕДРОВ

источник: газета "ВПК"
14.03.07

ГАНДИКАП НА ТРИ ГОДА

Прошедшее вчера заседание правительства РФ, на котором был рассмотрен проект федерального бюджета на 2008–2010 годы, в очередной раз подтвердило, что в оборонно-промышленном комплексе России проходят и будут проходить реальные и обеспеченные финансами реформы. После многочисленных "реформ" ельцинского периода, фактически поставивших "оборонку" на грань выживания, отрасль получает реальный шанс восстановить свою мощь.

Как отметил в ходе заседания первый заместитель председателя правительства РФ Сергей Иванов, впервые действительно четко зафиксирован объем гособоронзаказов на ближайшие три года.

Эти расходы коллегиально рассмотрены на заседании Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ. "Были, конечно, споры. Но они не носили принципиального характера, и мы вышли сегодня на заседание правительства с полностью согласованным мнением по выполнению государственной программы вооружений - на три года, а не на год, как мы это делали раньше", - заявил Сергей Иванов.

Что это значит для оборонщиков? Очень многое. Три года плодотворной, не обремененной выбиванием денег работы. Это добавляет стабильности и предсказуемости, прежде всего крупным предприятиям, холдингам. Примечательно, что и к заказчикам, и к предприя-

тиям в изменившихся условиях предъявляются новые требования. Будут ужесточены требования к заключению долгосрочных контрактов с максимально прозрачной и стартовой ценой, и ценой за конечные изделия. Сергей Иванов также отметил, что на 2010 год расходы по ГПВ предусмотрены в объеме 600 млрд. рублей и эта цифра зафиксирована в протоколе.

Существуют также федеральные целевые программы, которые еще не прошли процедуру согласования, но на которые Минфином уже зарезервированы средства на трехлетку. Это ФЦП по развитию инфраструктуры nanoиндустрии, развитию электронной компонентной базы и обеспечению ядерной и радиационной безопасности. Судя по всему, 2007 год для ОПК станет не менее знаменательным, чем 2006-й. Так, в прошлом году увеличен объем ассигнований на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, закупку и ремонт вооружения, военной и специальной техники, принят ряд мер для качественного формирования, своевременного размещения и эффективного выполнения гособоронзаказа.

В 2006 году утверждена Государственная программа вооружения на период до 2015 года (ГПВ-2015), содержащая конкретный перспективный план закупок вооружения и военной техники, и правительством принята федеральная целевая программа "Развитие ОПК на 2007-2010 годы и период до 2015 года".

Впервые на практике при формировании Государственной программы вооружений на 2007-2015 годы были проведены системная увязка и согласованная разработка программы вооружения с документами программно-целевого планирования военно-технического обеспечения обороны страны и безопасности государ-

ства, в том числе с планами и программами развития оборонно-промышленного и научно-технического комплексов страны, а также осуществления военно-технического сотрудничества.

Что касается ФЦП "Развитие ОПК на 2007 -2010 годы и период до 2015 года", то в отличие от прошлых лет на программные мероприятия по развитию оборонно-промышленного комплекса предусматриваются значительные бюджетные ресурсы. Если в 2006 году в рамках ведущейся программы на развитие и реформирование ОПК федеральный бюджет выделил 9,2 млрд. рублей, то по новой ФЦП запланированы ассигнования уже в размере 13,9 млрд. рублей. Всего по федеральным целевым программам, реализуемым в оборонно-промышленном комплексе, в бюджете на 2007 год заложены средства в общем объеме около 100 млрд. рублей. Причем порядка 70 процентов из этой суммы целевым образом будут направлены на капитальные вложения. При формировании федерального бюджета на 2007 год предусмотрены меры поддержки организаций оборонно-промышленного комплекса, направленные на обеспечение их устойчивого функционирования и повышение эффективности выполнения государственного оборонного заказа. Для этого необходимо перейти к четкой системе реализации названных про-

грамм. Надо усилить конкретную плановую работу, возродить проектное управление, так как предстоит модернизировать предприятия, в ряде случаев строить новые цеха и даже заводы, осваивать производство целой гаммы новой продукции. Вот несколько цифр, характеризующих государственный оборонный заказ 2007 года. В текущем году ГОЗ вырастет на 29 процентов по сравнению с прошлым годом, причем впервые большая его часть пойдет на разработку, закупку и ремонт вооружения и военной техники. Таким образом, ГОЗ-2007 создает основы для качественного изменения состояния нашей обороны и безопасности.

Задача правительства РФ теперь заключается в том, чтобы выделяемые достаточно большие средства дали конкретный качественный результат. Причем не только оборонный, но и общеэкономический. Чтобы войска получили запланированное вооружение, а страна - конкурентоспособный высокотехнологичный сектор промышленности. То, что впервые четко зафиксирован объем гособоронзаказов на ближайшие три года, - весомое тому подспорье.

Андрей ГАРАВСКИЙ

источник: газета "Красная звезда"
23.03.07

201 МЛРД. РУБЛЕЙ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ ВЫДЕЛЯЕТСЯ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОПК

На реализацию Федеральной целевой программы реформирования российского оборонного комплекса из внебюджетных источников выделяется 201 млрд. рублей, сообщил 14 марта первый вице-премьер Сергей Иванов на заседании Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ.

"При принятии ФЦП предусматривалось изначально, что значительная часть федеральных средств на эту программу будет направляться из внебюджетных источников, то есть средств самих предприятий. Эта сумма в рамках программы составляет 201 млрд. рублей, то есть 40 проц. всей ФЦП", - сказал первый вице-премьер.

Иванов пояснил, что "основной фундамент этих средств - это целевое отчисление самих предприятий от прибыли". Вместе с тем, сославшись на мнение экспертов, первый вице-премьер отметил, что "реальная прибыль у предприятий "оборонки" появится где-то к 2010 году от выполнения программы вооружения, от серийности, от массовости закупок".

"Поэтому, - продолжил Иванов, - для стабилизации и дальнейшего развития ОПК нам необходимо усилить меры государственной поддержки отрасли и задействовать систему госгарантий".

Как пояснил первый вице-премьер, это касается, во-первых, "кредитов и займов на диверсификацию и модернизацию производства, а также создание конкурентоспособной продукции для внутреннего и внешнего рынка". Во-вторых, "это система активизации лизин-

га высокотехнологичной наукоемкой продукции организаций ОПК". "В-третьих, это расширение системы заказов продукции "оборонки" для государственных нужд, в первую очередь, гражданских, в том числе в рамках реализации национальных проектов, и, прежде всего, медицинского оборудования". В-четвертых, "предприятия должны направлять часть прибыли от военно-технического сотрудничества с иностранными государствами на собственное перевооружение и выполнение гособоронзаказа", сказал Иванов.

Первый вице-премьер отметил, что основными задачами ФЦП реформирования отечественного ОПК "является создание производственных мощностей для обеспечения реализации госпрограммы вооружения на 2007- 2015 годы и планов военно-технического сотрудничества России с иностранными государствами". Второй важной задачей Иванов назвал "разработку и внедрение критических и базовых технологий, на основе которых мы должны создать высокотехнологичные образцы вооружения и военной техники".

Кроме того, отметил первый вице-премьер, программа реформирования ОПК "призвана создать его более рациональную структуру, в том числе с помощью интегрированных промышленных структур, которые, собственно, уже создаются". В частности, Иванов напомнил о формировании таких структур в судостроении, авиастроении, ракетно-космической отрасли.

Первый вице-премьер выразил надежду, что на заседании удастся обсудить все подходы к формированию внебюджетной части программы реформирования ОПК.

источник: АРМС-ТАСС
16.03.07

ОАК БЕЗ ЛИЗИНГА

Структура Объединенной авиастроительной корпорации может измениться еще до завершения ее формирования. Росимущество предлагает выделить из ОАК лизинговые компании – "Ильюшин финанс Ко." и Финансовую лизинговую компанию.

Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом (Росимущество) рассматривает возможность выделения из структуры Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) ОАО "Ильюшин финанс Ко." (ИФК) и ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК), утверждает отраслевое агентство "АвиаПорт", ссылаясь на источник в ведомстве.

Сейчас в составе ОАК находятся госпакеты акций двух лизинговых компаний - ИФК, ориентированной на лизинг авиационной техники, и ФЛК, специализацией которой является лизинг технологического оборудования. Главная задача лизинговых компаний - помочь авиакомпаниям в обновлении парка воздушных судов, уверены чиновники Росимущества. Поэтому ИФК и ФЛК должны быть не зависимыми от производителя.

В Минпромэнерго никаких официальных обсуждений этого вопроса не ведется, сообщили "Бизнесу" в министерстве.

В ОАК также не комментируют предложение Росимущества. Участники рынка полагают, что до завершения формирования корпорации никаких реальных шагов в этом направлении приниматься не будет. При этом, по словам источника, близкого к ОАК, ИФК едва ли будет выделена из структуры, поскольку функции компании явно шире исключительно финансовых: компания контрактует самолеты, занимается послепродажным обслуживанием.

Выделение ФЛК, по мнению собеседника, представляется более разумным: компания пока не так интегрирована в структуру, и все будет зависеть от государственных решений в области поддержки промышленности.

Гендиректор ИФК Александр Рубцов рассказал "Бизнесу", что лизинговая компания не только позво-

ляет авиакомпаниям закупать технику, но и решает проблему поддержки производителя, поэтому нахождение в структуре ОАК логично. На нынешнем этапе в рамках ОАК у ИФК есть долгосрочные планы продаж самолетов до 2012 года, а также программы финансирования их строительства.

По мнению источника в отрасли, интерес Росимущества к этому вопросу возник в связи с тем, что при вхождении лизинговых компаний в структуру ОАК ведомство лишилось представительства в советах директоров этих компаний. Другой собеседник "Бизнеса" отмечает, что в рамках корпорации проще контролировать финансовые потоки компаний, в том числе средства, выделяемые государством на развитие лизинга авиационной техники.

Однако производители считают, что идея Росимущества не лишена смысла.

По словам гендиректора "Авиастар-СП" Виктора Михайлова, лизинговая компания должна быть независимой. "ОАК сможет диктовать лизинговой компании свои условия и навязывать свой продукт, предлагая неприемлемые условия", - отмечает он. Михайлов напоминает, что в мире существует 48 крупных лизинговых компаний, не подчиненных производителям.

Впрочем, крупнейшие корпорации, в том числе Boeing и Airbus, имеют собственные лизинговые компании. По мнению гендиректора Infomost Бориса Рыбака, логично заимствовать опыт зарубежных производителей, оставив в структуре ОАК лизинговую компанию, но при этом взаимодействуя с мировыми лизинговыми структурами. "Если у ОАК есть амбиции продавать новую гражданскую продукцию, без участия крупных международных лизинговых компаний не обойтись. Именно они являются основными владельцами техники на мировом рынке и распределяют ее", - пояснил эксперт.

Анна БАЖИНА

источник: газета "Бизнес"
15.03.07

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление – 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.



WWW.WP.SCN.RU

ОРУЖИЕ ПРОДАВАТЬ, ПРЕДПРИЯТИЯ ПОКУПАТЬ

Госкорпорация нового типа разрушает бюрократическую систему управления ОПК.

Генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов недавно сообщил о предстоящей структурной реформе компании. Он предложил президенту РФ Владимиру Путину создать госкорпорацию, в которую на равных войдут и сам "Рособоронэкспорт", и подконтрольные ему промышленные предприятия - "АвтоВАЗ", "ВСМПО-Ависма" и другие. Во главе будет стоять управляющая компания, на 100% принадлежащая государству.

НА РЫНОЧНЫХ ПРИНЦИПАХ

По словам руководителя "Рособоронэкспорта", одной из причин создания госкорпорации стало введение санкций США против российского экспортера вооружений в августе 2006 года. Таким способом удастся отделить госпосредника, торгующего оружием, от его гражданских активов. Американцы были также недовольны прямым государственным контролем над "ВСМПО-Ависма". Авиастроительные корпорации США - основные покупатели российского титана, и на этом основании утверждалось, что Москва будет обладать информацией о производстве американских боевых самолетов. Опираясь на это, конкуренты могут пролоббировать запрет на закупки титана из России.

За несколько последних лет "Рособоронэкспорт" превратился в мощный концерн. Прибыль от экспорта вооружений последовательно вкладывается в приобретение управляющих пакетов акций перспективных промышленных предприятий. Создаются дочерние и совместные предприятия, которые кредитуются опять же из прибыли.

Но статус ФГУПа не позволяет принимать многие оперативные решения. Например, приходится согласовывать в верхах сделки стоимостью выше 10% уставного фонда, что приводит к неоправданным потерям времени. И это главная причина реформирования "Рособоронэкспорта" в госкорпорацию. Новая организационная форма позволит гендиректору самому принимать многие решения, что не позволено сейчас. Подготовка смены статуса началась, надо полагать, еще до введения американских санкций и, судя по всему, получила полную поддержку президента. А без этого невозможно создать промышленную структуру масштабов целого министерства.

Выстраиваемая госкорпорация - новая форма управления на рыночных принципах. Она не имеет ничего общего с советскими министерствами, которые верстали планы и выделяли фонды. Так же, как и с нынешними бюрократизированными министерствами, главная задача которых - регулировать отношения государства с предприятиями и направлять денежные потоки.

И это не холдинг, создаваемый по чисто отраслевому принципу. "Рособоронэкспорт" сконцентрировал предприятия самого разного профиля - металлургические, автомобилестроительные, вертолетные. Этим же

он отличается от Объединенной авиастроительной корпорации. Да и смысл у этих двух структур разный. Задача ОАК - получить государственные инвестиции под несколько проектов. "Рособоронэкспорт" сам себя инвестирует. Он собирает под одну крышу предприятия с экспортным потенциалом, машиностроительные, обеспечивающие производство высокотехнологической продукции. Цели при этом сугубо прагматические - получать прибыль, развивать производство, обеспечить экспортный потенциал на будущее. Ведь "Рособоронэкспорт" не только оружие продает, но и гражданскую продукцию.

Ожидается, что потребуются примерно год на создание новой госкорпорации. Прежде всего необходимо изменить законодательство. Сейчас у госкорпораций отсутствует право заниматься военно-техническим сотрудничеством, то есть экспортом вооружений. А это стеновая хребет всей структуры. Общий объем экспорта оружия и военной техники в 2006 году составил порядка 6,3 млрд. долларов, львиная доля принадлежит ФГУП "Рособоронэкспорт". Учитывая немаленький посреднический процент и наличие денег в обороте, он способен поддержать на плаву и дать толчок развитию не одного десятка производств. Но еще большее значение имеет влияние гендиректора "Рособоронэкспорта" и его дружеские отношения с президентом РФ.

Без содействия Кремля трудно было бы собрать столь крупные пакеты целого ряда стратегических предприятий. Например, 66% акций монопольного производителя титана "ВСМПО-Ависма", которого таким образом вернули в лоно государства. Точно так же удалось преодолеть сопротивление правительства Татарстана, которое долго не соглашалось внести 29,92% акций ОАО "Казанский вертолетный завод" в уставный капитал корпорации "Оборонпром" - "дочки" "Рособоронэкспорта".

Под эгидой этой компании был создан холдинг по производству вертолетов семейства "Ми". Предыдущие попытки создать такую вертикально-интегрированную структуру бюрократическими методами не удавались. Вертолетостроители Казани, Улан-Удэ и Ростова-на-Дону, а также их поставщики не торопились объединяться. Главной причиной было нежелание терять самостоятельность при заключении экспортных контрактов. Тогда их собрали другим способом: покупкой акций, их обменом, внесением в уставный фонд. Можно считать, произошло поглощение рыночными методами. Правда, при активном содействии Кремля.

ВНУТРЕННИЙ РЕСУРС

В январе нынешнего года президент окончательно утвердил положение, сделавшее "Рособоронэкспорт" единственным экспортером российских вооружений и военной техники. Так что все зарубежные контракты могут идти только через него.

А дочерний "Оборонпром" получил возможность оптимизации вертолетной отрасли. Прежде всего он намерен устранить дублирование, чтобы разные предприятия не выпускали одинаковую продукцию. Это вызывает протесты на местах, поскольку трудовые кол-

лективы и менеджмент опасаются, что их оставят без работы и денег. С другой стороны, устраняется внутренняя конкуренция и демпинг, оказываются не нужны посреднические фирмы, которые буквально облепили каждое промышленное предприятие. "Оборонпром" обещает рационально распределять заказы, содействовать перепрофилированию на другие модели, а "Рособоронэкспорт" ищет зарубежных заказчиков.

Программой реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса России на 2002-2006 годы предусматривалось создание 70 специализированных холдингов. В реальности удалось организовать только 6. Программа полностью провалилась, и стало понятно, что исключительно волевым бюрократическим методом согнать предприятия под эгиду государственных управляющих компаний не удастся. "Рособоронэкспорт" опробовал другой путь. Понятно, что приобретать заводы он мог не просто с разрешения Кремля, а скорее всего по приказу. А, может, удачно совпали желания Сергея Чemezова и Владимира Путина. В столь масштабном деле поддержка сильной руки просто необходима.

Вот уже 15 лет директора предприятий ОПК стенают, выпрашивая поддержку государства. Проще говоря, денег. Кто ближе к правительству и распределяющим инстанциям, тот имеет больше шансов получить гособоронзаказ и инвестиции. При этом эффективность вложений никто не контролирует. "Рособоронэкспорт" заинтересован в максимуме прибыли при минимуме издержек. При этом производство получает реальную поддержку.

"Дочка" "Рособоронэкспорта" - ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" (ОПК "Оборонпром") - является многопрофильной промышленно-инвестиционной группой. В 2003 году он создал свою "дочку" - ЗАО "Оборонпромлизинг". Эта компания занимается переоснащением головных предприятий ОПК, их поставщиков, а теперь и производителей гражданской продукции. В 2004 году "Оборонпромлизинг" заключил договор на 40 млн. долларов, в 2005 году - на 65 млн., в 2006 году - на 172 млн. долларов, поставив свыше 800 единиц станков и оборудования. В январе 2007 года в стадии согласования находились договоры лизинга на сумму порядка 30 млн. долларов.

Такой рост - показатель обновления фондов. При этом предприятия обошлись без федеральных целевых программ, постановлений правительства, совещаний в министерствах, бюджетных денег и Военно-промышленной комиссии. В дополнение предоставляется целый комплекс услуг от экспедирования и таможенной очистки до пуска наладочных работ, обучения персонала и сервисного обслуживания. Компания является торговым представителем ряда крупных европейских производителей металлообрабатывающего оборудования.

Вслед за титановым монополистом "ВСМПО-Ависма" настал черед главного производителя металлопродукта специальных сталей Волгоградского металлургического завода "Красный Октябрь". 30 января 2007 года 100% его акций приобрела компания ЗАО "РусСпецСталь". Под ее эгидой собираются в единый холдинг производители стратегически важных специальных марок стали для машиностроения, автомобильной и авиационной промышленности, нефтегазовой и других важнейших отраслей. Главным активом нового

государственного холдинга должен стать Челябинский металлургический комбинат. Кроме него в структуру войдут Кулебакский металлургический комбинат и Ступинская металлургическая компания, металлургический сектор ФГУП ПО "Баррикады" и принадлежащий правительству Москвы Московский металлургический завод. Таким образом государство гарантирует сохранение отечественного производства спецсталей для ключевых отраслей.

ЗА РУБЕЖОМ И ДОМА

ЗАО "Оборонпромлизинг" в 2006 году приобрела авиакомпанию "Аэро-Камов", базирующуюся в Подмоскowie. В ее составе вертолеты Ка-32, которые предоставляются для проведения монтажных и прочих специальных работ. Компания также сдает вертолеты в лизинг. Таким образом, "Оборонпром" не просто сколотил вертолетный холдинг. Он обеспечивает предприятия заказами и стремится расширить сбыт продукции всеми способами. На крайний случай, для поддержки производства есть собственная авиакомпания. Это особенно важно, поскольку на вертолеты марки "Ка" гособоронзаказа практически нет.

Слабым местом российского экспорта продукции оборонного назначения всегда было гарантийное и послегарантийное обслуживание. Предприятия-производители имеют право создавать за рубежом сервисные центры и экспортировать запчасти. Но при этом сталкиваются с целым рядом проблем - кадровых, финансовых, таможенных. Руководство "Рособоронэкспорта" не раз заявляло, что этой сферой оно заниматься не намерено. Однако жизнь заставила, поскольку именно госпосредник зачастую берет на себя гарантийные обязательства, иначе очень трудно заключить экспортный контракт.

В 2005 году "Рособоронэкспорт" и индийская компания "Красни Марин Севисиз" (Krasny Marine Services) создали совместное предприятие "Рособоронсервис Индия" (ROS(I)). "Рособоронэкспорт" предоставил кредит в 20 млн. долларов для создания инфраструктуры и текущих средств. Кроме того, он предоставил неограниченный аккредитив, позволяющий выполнять заказы любой стоимости. Так был решен самый трудный вопрос сервисного обслуживания за рубежом - финансовый.

ROS(I) обслуживает ВМС Индии и осуществляет ремонт фрегатов проекта 11356, дизель-электрических подводных лодок проекта 877ЭКМ, вертолетов Ка-31, самолетов патрульной авиации Ил-38. Основным в 2006 году стал заказ на восстановление лопастей несущего винта вертолетов Ка-31. В ближайших планах создание трех сервисных центров для обслуживания и ремонта военно-морской авиации, подлодок и надводных кораблей в крупных индийских портах. Все они будут объединены в единую сеть снабжения, включая и российских поставщиков комплектующих. В планах создание тренажерной сети.

Этот выход за рубеж сделан в первую очередь в интересах российских производителей. В наше время сервис становится зачастую одним из определяющих факторов экспортных контрактов. Видимо, удачный индийский опыт будет применен и в других регионах. Есть все шансы создать современную логистику, не уступающую зарубежным сетям, например "Боингу", который в течение 24 часов может доставить любую деталь в любую точку мира.

Превращение "Рособоронэкспорта" в промышленного монстра чревато потерей управления. Поскольку входящие в состав будущей госкомпании предприятия имеют некоторую степень самостоятельности, очень важен вопрос менеджмента. В этом плане показательна ситуация на "АвтоВАЗе". В декабре 2005 года вертушка предприятия была отправлена в отставку. Гендиректором вместо Виталия Вильчика был назначен Игорь Есиповский. Однако в августе он покинул этот пост. Заговорили о неспособности новой команды рулить ВАЗом, предрекали едва ли не банкротство автомобильного гиганта.

В январе нынешнего года Вильчика вернули на прежнюю должность, хотя и с урезанными правами. Снабжение предприятия и сбыт готовых автомобилей держит в руках "Управляющая компания АвтоВАЗа". Производство отделено от продаж и поставок совершенно в духе госпосредника.

В феврале во время визита президента РФ в Иорданию был подписан контракт на строительство в этой стране автосборочного предприятия мощностью 30 тысяч автомобилей "ВАЗ" в год. Понятно, что главным двигателем проекта оказался "Рособоронэкспорт", сумевший буквально за год сделать то, о чем "АвтоВАЗ" десятилетиями мог только мечтать.

Если бы "Рособоронэкспорт" не был государственным предприятием, Сергей Чемезов наверняка считался бы олигархом, а журнал "Форбс" включил бы его в сотню-вторую богатейших людей мира. Вполне ожидаемо, что он возглавит и управляющую компанию буду-

щей госкорпорации. Продолжится ли дальнейший рост активов этой структуры? И какие подводные камни могут ожидать впереди?

Кроме потери управления, могут возникнуть и серьезные противоречия между предприятиями. Например, Казанский и Улан-Удэнский вертолетные заводы претендуют на одни и те же заказы. Очень легко нарушить хрупкий социальный покой и вызвать волнения среди работников.

Есть и другая опасность. Если в руководство госкорпорацией придут иные люди, они могут перенаправить ее деятельность отнюдь не в государственное русло. Возможности для злоупотреблений будут колоссальные.

Но главное, если эксперимент с госкорпорацией нового типа удастся, это может послужить сигналом к переходу большинства предприятий ОПК под контроль независимых управляющих компаний. В этой ситуации большинство чиновников из департаментов министерств рискует остаться без работы. Нарушатся и действующие схемы связей между предприятиями и административными функционерами, лоббирующими их интересы. В общем, вполне можно ожидать скандалов с целью дискредитировать новую схему управления в ОПК.

Виктор МЯСНИКОВ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
16.03.07*

"ОБОРОНПРОМ" СЕЛ В УЗБЕКИСТАНЕ

Чинить вертолеты с "Рособоронэкспортом".

В среду в Ташкенте председатель правительства РФ Михаил Фрадков подписал соглашение между правительством РФ и правительством Республики Узбекистан о создании узбекско-российского совместного предприятия "Узросавиа", учредителем которого являются "Оборонпром" и "Рособоронэкспорт". На этом стороны вчера не остановились. Михаил Фрадков предложил включить Ташкентское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова (ТАПОиЧ) в создаваемую Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Соучредителями "Узросавиа" с российской стороны стали ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром", ФГУП "Рособоронэкспорт", от Узбекистана - ТАПОиЧ и ГП "Узмахсусимпекс". Соглашением предусматривается, что общая доля российских организаций в уставном капитале создаваемого СП будет не менее 51%. Само "Узросавиа" будет создано на базе Чирчикского авиационного ремонтно-механического завода. "Предприятие займется ремонтом вертолетов Ми-8, Ми-24 и их модификаций, а также агрегатов, узлов и систем преимущественно в интересах Вооруженных сил Республики Узбекистан и в интересах других государств", - отмечается в официальном сообщении Роспрома. В сообщении отмечается, что предприятие будет пользоваться упрощенным режимом оформления поставок сырья, материалов, специальных комплектующих, необходимых для ремонта вертолетов Ми-8 и Ми-24. "СП будет обслуживать вер-

толетную технику, эксплуатируемую не только в Узбекистане, но и в других среднеазиатских республиках бывшего СССР", - сказал РБК daily гендиректор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров. Когда стратегический партнер в лице Узбекистана просит, то такое предприятие создать можно - это принесет политические дивиденды, считает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. "Если предприятие будет заниматься ремонтом только техники, эксплуатируемой в Узбекистане, экономических дивидендов это не принесет, ему надо расширять географию", - резюмирует эксперт.

В среду в Ташкенте также поднимался вопрос о вхождении ТАПОиЧ в ОАК. По мнению премьер-министра РФ Михаила Фрадкова, он будет решаться с учетом возможности загрузить это предприятие заказами. "Вопрос острый и непростой, так как потом придется загружать завод и дать гарантии, что будут заказы. Мы договорились в этом направлении поработать в ближайшее время", - добавил премьер-министр. Главным фактором вхождения предприятия в ОАК станет выполнение уже имеющихся заказов, заключенных с иностранными партнерами, в исполнении которых участвует ТАПОиЧ. "Предприятие работающее, но его перспективы нужно трезво оценить", - резюмировал Михаил Фрадков.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
09.03.07*

ЛЕ БУРЖЕ ДЛЯ ПРЕСТИЖА

Этим летом в Ле Бурже пройдет очередной Международный аэрокосмический салон, 47-й по счету. Его организаторы, приехав в Москву, рассказали о новинках выставки и участии в ней российских предприятий.

На этой неделе организаторы Международного аэрокосмического салона в парижском предместье Бурже представили российским участникам выставки и журналистам 47-ю сессию авиасалона. Она пройдет с 18 по 24 июня. И хотя до выставки осталось еще три месяца, формирование основной экспозиции уже завершено. По данным организаторов, в работе салона примут участие около 2 тысяч экспонентов, которые представят более 200 летательных аппаратов.

Традиционно на выставке будут доминировать компании Евросоюза. За ними закреплены почти 60% выставочных площадей (в том числе 45% - за французскими). По масштабам экспозиций лидируют также США и Израиль, а вот Россия, несмотря на увеличение своей экспозиции по сравнению с 2005 годом, займет лишь 2,6% площадей выставки (7-е место). Впрочем, для российских предприятий авиасалон в Ле Бурже всегда был скорее представительской выставкой. Интенсивная деловая работа, как правило, ведется на других салонах - МАКСе, Фарнборо или в азиатских странах. Связано это, в первую очередь, с тем, что Россия экспортирует в основном военную авиатехнику и клиентов ищет на соответствующих форумах.

Как рассказал "Газете.Ru" руководитель службы экспонентов выставки в Ле Бурже Франсуа Рудье, от России пока зарегистрирован только один самолет - МиГ-29. "Но обычно заявки на экспонирование летательных аппаратов россияне представляют достаточно поздно, - уточнил Рудье. - Окончательный список авиатехники появится за три недели до выставки. Иногда случается, что конструкторы заменяют заявленный тип самолета, если появляется более современный".

Не ожидается на авиасалоне в Ле Бурже и пилотажных групп ВВС России "Витязи" или "Стрижи". Российские военные летчики ни разу не демонстрировали групповой пилотаж в Бурже. Исключением не стал и этот год. Однако, как пояснил Рудье, авиашоу не является традиционной составляющей салона - решение о показе техники в действии остается на усмотрение самих экспонентов. К тому же, по словам организато-

ров выставки, в условиях Бурже провести авиашоу на высоком уровне безопасности достаточно сложно - авиасалон проходит практически в черте города. Поклонникам группового пилотажа остается дожидаться МАКСа, который пройдет в августе этого года в подмосковном Жуковском. Как правило, на московском авиасалоне выступают и российские "Витязи", и "Стрижи", и зарубежные пилотажные группы, в том числе "Фречче Триколори" (Италия) и "Патруль де Франс" (Франция).

В то же время, как пояснил "Газете.Ru" господин Рудье, организаторы авиасалона в этом году попытаются усилить деловую часть выставки. "В 1960-70-х годах в выставке принимало участие множество небольших предприятий, но за 1980-90-е годы произошел процесс укрупнения, объединения компаний, и естественно, что сейчас крупные фирмы меньше считаются с небольшими предприятиями, - рассказал Рудье. - Поэтому одной из задач выставки является как раз налаживание контактов между предприятиями разных уровней - поставщиками и покупателями техники, запчастей, материалов или услуг". Для этого на нынешней выставке ее организаторы впервые займутся организацией деловых встреч непосредственно между заинтересованными друг в друге компаниями. Заявки на участие в таких двусторонних встречах подали уже более 300 компаний, в том числе Airbus и Boeing. Всего же планируется провести не менее 5 тыс. подобных встреч.

Что касается сюрпризов выставки, то, похоже, пока он лишь один: неизвестно, кто именно откроет авиасалон. Дело в том, что с 2005 года торжественное открытие авиасалона в Ле Бурже проходит с участием президента Франции. Но, как пояснил гендиректор авиасалона Жиль Фурнье, кто будет президентом республики в июне, "я вам сказать не могу" (этой весной во Франции переизбирают президента). Каких-либо больших сюрпризов в самой экспозиции не ожидается. В 2005 году в Ле Бурже была продемонстрирована действительно новинка в гражданском самолетостроении - пассажирский лайнер A380. Тогда он стал "гвоздем программы". A380 останется основным экспонатом выставки в Ле Бурже и на этот раз. За последние два года чего-то принципиально нового мировые авиастроители не представили.

Алина ЧЕРНОИВАНОВА

источник: сайт "Газета.Ru"
19.03.07

"РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ВВЯЗАЛСЯ В КОМПОЗИЦИОННЫЕ БОИ

ФГУП решил завоевать рынок композиционных материалов.

Спецэкспортер российских вооружений ФГУП "Рособоронэкспорт", который уже выпускает автомобили, титан и спецстали, решил завоевать еще один рынок - композиционных материалов. В распоряжении

оказалось письмо гендиректора ФГУПа Сергея Чемезова на имя главы Роспрома Бориса Алешина с предложением о создании нового холдинга, в который должны войти десять предприятий. Эксперты оценивают потенциальные заказы российской военной авиации на композиционные материалы в сотни миллионов долларов в год.

Как стало известно ь, две недели назад Сергей Чемезов предложил главе Роспрома Борису Алешину создать новый холдинг из числа подведомственных тому предприятий. В своем письме №Р-2680-202 от 14 марта господин Чемезов предлагает создать "управляемую ФГУП "Рособоронэкспорт" интегрированную структуру для консолидации оставшихся в госсобственности активов предприятий-производителей и разработчиков композиционных материалов". По его мнению, в настоящее время в России "складывается критическое положение с обеспечением серийного производства вооружений и военной техники композиционными материалами".

Сергей Чемезов ссылается на западный опыт сотрудничества производителей композиционных материалов и авиастроителей. Так, крупнейший в мире производитель углеродных волокон и композиционных материалов на их основе японская Toge Industry до 2021 года будет поставлять американской Boeing углепластики для изготовления крыльев, хвостового оперения и других несущих конструкций нового самолета 7Е7. "За рубежом доля этих материалов в последних конструкциях подобной техники достигает 50-60%. Отечественное авиастроение значительно уступает зарубежному по этому показателю", - утверждает глава "Рособоронэкспорта".

Эксперты согласны с оценкой состояния дел в отрасли, данной господином Чемезовым. "Мы практически утратили возможность их (композиционные материалы. - ь) делать. Это одна из тех областей, где сильная рука государства была бы нужна", - считает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. По его словам, производство композитов в России с начала 80-х годов так и не было по-настоящему развернуто. Однако, по мнению бывшего гендиректора "ВНИИАлмаз" Сергея Лукьянычева, у отечественных предприятий сохраняется потенциал. "Наработок у нас значительно больше, чем, например, у корейцев, которые до середины 90-х были очень слабыми в работе с алюминиевыми сплавами", - говорит он.

Большинство опрошенных ь экспертов считают, что использовать композиционные материалы в настоящий момент рационально главным образом в боевой авиации. "Потребности российского гражданского авиастроения в композиционных материалах сейчас равны нулю. Однако по военной, в частности, истребительной тематике они очень велики - до 30% по плану истребителя. Объем рынка может исчисляться сотнями миллионов долларов", - утверждает господин Рыбак.

С этим мнением согласны и руководители российского авиапрома. "В конструкции нашего нового регионального пассажирского самолета Sukhoi SuperJet100 применение подобных материалов не окупит вложения, - заявил ь гендиректор компании "Сухой" Михаил Погосян. - Размеры нашей машины небольшие, выигрыш по массе деталей корпуса из композитов будет незначительный по сравнению с применением обычного металла, а средств на освоение их выпуска потребуется затратить много. Большие же пассажирские самолеты, на которых выгода станет существенной, в "Сухом" не проектируют".

В свою очередь, в корпорации МиГ ь сообщили, что активно используют композиты в конструкции новых боевых самолетов. "В конструкции корпуса

учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ около 30% деталей сделано из композиционных материалов, - заявил ь заместитель гендиректора, заместитель генконструктора РСК МиГ Владимир Барковский. - Это самый высокий показатель среди российских реактивных самолетов. Среди же серийно выпускаемых отечественных истребителей, по нашим данным, самое высокое использование подобных материалов в конструкции поверхности корабельного истребителя МиГ-29К - около 15%. По словам господина Барковского, на заводе в Луховицах есть большой цех по производству конструкций из композитов и компания активно применяет композитные материалы в своих новых разработках.

Эксперты считают, что предложения "Рособоронэкспорта" по формированию очередного промышленного холдинга вписываются в общую концепцию компании, берущей на себя функции реформирования оборонно-промышленного комплекса РФ. "Формирование интегрированной структуры по производству композиционных материалов под управлением госпосредника лишней раз подтверждает, что "Рособоронэкспорт" является теневым министерством оборонной промышленности, а сам господин Чемезов соответственно - теневым министром оборонпрома", - считает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. Активным холдингостроением "Рособоронэкспорт" занялся пять лет назад. В 2002 году на базе дочерней структуры "Рособоронэкспорта" ОАО "ОПК "Оборонпром" началось формирование вертолетостроительного холдинга (сейчас в него входит семь предприятий). К концу 2006 года "Рособоронэкспорт" выкупил 66% акций производителя титана ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма". В начале 2007 года через холдинг "Русспецсталь" приобретен завод "Красный Октябрь" и начато формирование госмонополии по выпуску спецсталей, а также зарегистрировано ОАО "Сатурн", на базе которого должна пройти консолидация активов в двигателестроении.

КАКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ МОГУТ ВОЙТИ В НОВЫЙ ХОЛДИНГ "РОСОБОРОНЭКСПОРТА"

ФГУП "ВНИИ синтетического волокна" (Тверь), ФГУП "НИИГрафит" (Москва), ООО "Аргон" (г. Балаково, Саратовская обл.), ФГУП "НПП "Технология" (г. Обнинск, Калужская обл.), ОАО "ЦНИИ специального машиностроения" (г. Хотьково, Московская обл.), ФГУП "ЦНИ хлопчатобумажной промышленности" (Москва), ФГУП "Уральский НИИ композиционных материалов" (Пермь), ОАО "ВНИИ природных, синтетических алмазов и инструмента" (Москва), ОАО "ЦНИИ комплексной автоматизации легкой промышленности" (Москва), ОАО "Тверьхловолокно-Полиэфир" (Тверь).

*Елена КИСЕЛЕВА
Константин ЛАНТРАТОВ
Сергей РЫЖКИН*

*источник: газета "Коммерсантъ"
28.03.07*

ГОНКА ЗА ВРЕМЕНЕМ

Средний возраст "воздушных извозчиков" превысил 30 лет.

Старение парка боевых самолетов военно-воздушных сил США и России, в последние годы активно обсуждаемое как специалистами, так и любителями, частично заслонило собой другую, более острую проблему - старение парка военно-транспортных самолетов. Основные военно-транспортные самолеты ВВС России и США, такие как Ан-12, Ан-22, Ил-76, С-130, С-141, С-5, были разработаны в 50-70-х годах прошлого века. Наиболее современные машины - Ан-124 "Руслан" и С-17 Globemaster появились уже в период сокращения военных расходов, что, в сочетании с их высокой ценой, предопределило небольшой объем закупок.

В результате, основу парка военно-транспортной авиации обеих стран составляют самолеты производства 70-80-х годов (в тяжелой весовой категории) и 60-70-х (в легкой и средней). По сведениям из различных источников, возраст среднестатистического военно-транспортного самолета ВВС России приближается к 30 годам, а "грузовики" ВВС США этот рубеж уже превысили.

Старение транспортной авиации, обсуждаемое не столь активно, сколь старение боевых самолетов, грозит в итоге резким снижением боевой готовности современных вооруженных сил и может поставить под вопрос способность России или США поддерживать военное присутствие в труднодоступных регионах, например, в Заполярье, на Аляске и в других подобных местностях. Особенно это касается США, стремящихся присутствовать в большинстве регионов планеты.

Ситуация осложняется еще и тем, что военно-транспортные машины эксплуатируются более интенсивно, чем боевые, что приводит к быстрому истощению ресурса. Также военно-транспортные машины, особенно средние и тяжелые, подвергаются большому воздействию плохой погоды - дождя, снега, песчаных бурь, перепадов температуры и тому подобных явлений в силу крупных размеров и невозможности строительства капитальных ангаров в нужном количестве.

Капитальный ремонт и модернизация военно-транспортных самолетов снимает проблему лишь частично - однажды машины приходят в состояние, при котором ремонт обходится дороже, чем постройка новой единицы.

Следует отметить, что близкие к военно-транспортным самолетам по габаритам и прочности тяжелые бомбардировщики находятся в более выгодном положении - меньшая интенсивность полетов и меньшая нагрузка позволяют экономить ресурс.

С течением времени выбывание транспортных самолетов будет ускоряться - с уменьшением численности самолетов, на остающиеся в строю машины ляжет увеличенная нагрузка, что также приведет к их ускоренному износу.

Особенно острая ситуация складывается с военно-транспортными самолетами средней категории -

находящиеся в строю больше сорока лет С-130 Hercules и Ан-12 по-прежнему не имеют альтернативы. США продолжают производство "Геркулеса" в варианте С-130J небольшими сериями, не позволяющими заменять устаревшие машины, а Россия вынуждена обходиться капитальным ремонтом и продлением ресурса имеющихся Ан-12.

Самолеты этих типов используются очень активно, как в военных операциях, так и для обеспечения повседневного существования армий обеих стран. Резкое сокращение их численности, по прогнозам специалистов ожидается в 2010-20 годах.

Пытаясь избежать катастрофических последствий, Россия и США предпринимают различные меры. Так, в России ведется разработка оперативно-тактического транспортного самолета Ту-330, который должен будет в 2012-20 годах заменить Ан-12 и частично Ил-76, а в США реализуется программа единого легкого военно-транспортного самолета для армии и ВВС. В случае успеха новый самолет сможет заменить С-130 в перевозках относительно малых грузов (до 5-8 тонн) на небольших расстояниях, что позволит безболезненно сократить "Геркулесы", произведенные в 60-70-х годах.

Несколько менее напряженная ситуация складывается в тяжелой и сверхтяжелой весовой категории. Такие машины, как Ан-22, Ан-124, Ил-76, С-141, С-5, созданы несколько позже, чем их более легкие коллеги, и имеют большой ресурс. Капитальный ремонт и модернизация этих самолетов позволит сохранять численность авиапарка до 2020-х годов, когда можно ожидать появления в больших количествах машин нового поколения. До этого момента альтернативой "ветеранам" могут стать только производимые в небольших количествах С-17 и Ил-76МФ.

Следует отметить, что сама по себе разработка новых самолетов не сможет исправить положение в силу чрезвычайно высокой стоимости научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также возросшей цены серийного производства. Для кардинального решения "транспортной проблемы" конструкторам США и России придется использовать нестандартные подходы. Среди этих подходов - универсализация машин: транспортник будущего после незначительного переоборудования сможет выполнять задачи заправщика, разведчика, санитарного и командно-штабного самолета; интернационализация производства - вслед за ЕС, разрабатывающим программу А-400, США и Россия привлекают к созданию перспективных транспортных самолетов зарубежных партнеров. В этой гонке ВВС и авиапромышленность России и США соперничают не столько с заокеанским соперником, сколько со временем. Именно оно определит провал или удачу сегодняшних планов, когда транспортники-ветераны холодной войны безжизненно замрут вдоль взлетных полос, в два, а то и в три раза перекрыв заложенный конструкторами ресурс.

Илья КРАМНИК

*источник: LENTA.RU
16.03.07*

"ВОЛГА-ДНЕПР" МОДЕРНИЗИРУЕТ ИЛ-76

По заказу авиакомпании "грузовик" доведен до стандартов ИКАО.

Введение жестких ограничений по уровню шума и эмиссии вредных веществ практически закрыло небо Европы и Северной Америки, а также Австралии и Японии для основного отечественного транспортного самолета Ил-76. Таких же у транспортных авиакомпаний России и СНГ сотни. Чтобы остаться на столь выгодных рынках, был практически один выход - заменить старые шумящие и "дымящие" двигатели Д-30КП на новые ПС-90. Учитывая, что значительная часть Ил-76 эксплуатируется достаточно длительные сроки, экономическую выгоду от такой операции надо просчитывать для каждого конкретного борта - успеет ли он с небольшим запасом ресурса оправдать высокие расходы на ремоторизацию?

Другим путем пошла грузовая авиакомпания "Волга-Днепр". Она использовала находящиеся на Ташкентском авиазаводе (ГАО ТАПОиЧ) в разной степени готовности планеры самолета. По заказу этой авиакомпании на двух самолетах параллельно с ПС-90А-76, устанавливается новая авионика, позволяющая сократить экипаж самолета до 3-4 человек. Новое оборудование не только упрощает работу экипажа, но и открывает дополнительные возможности по полетам в Европу, где приняты жесткие требования к составу навигационного и связного оборудования.

Работы по модернизированной версии Ил-76 под индексом Ил-76ТД-90ВД начаты в 2002 г. Авиакомпания "не привыкать" первой заниматься такой работой - ранее она это сделала с Ан-124, превратив военно-транспортный самолет в чисто грузовой Ан-124-100.

Из двух заказанных в Ташкенте Ил-76ТД-90ВД один с лета 2006 года уже выполняет рейсы и налет в коммерческой эксплуатации превысил 520 летных часов. Путь, по которому пошла "Волга-Днепр", оказался правильным. С февраля этого года модернизированный Ил-76 выполнил два контракта по транспортировке груза из России в Соединенные Штаты и из этой страны на Ближний Восток. То есть дорога на некогда закрытые для Ил-76 рынки промышленно-развитых стран для Ил-76ТД-90ВД снова открыта.

В настоящий момент в цехе окончательной сборки ташкентского авиазавода завершаются работы по второму самолету, который должен пополнить парк авиакомпании "Волга-Днепр" в третьем квартале 2007 года. Вот что рассказал о проделанной работе, в том числе о финансовой стороне ее, Константин Журавлев - технический директор ООО "Волга-Днепр-Лизинг".

"Так как установка двигателей ПС-90 и ряд испытаний были выполнены еще на Ил-76МФ, при разработке технического лица Ил-76ТД-90ВД в первую очередь необходимо было определиться с модернизацией пилотажно-навигационного оборудования. Был выбран комплекс "Купол-III-76МВД", который способен работать с аналоговым оборудованием

других систем, не нуждающихся в модернизации. Комплекс разрабатывает и производит компания "Котлин-Новатор" из Санкт-Петербурга. Он является продолжением развития прицельно-навигационных пилотажных комплексов "Купол-III-76М(Э)", устанавливаемых на транспортных и военно-транспортных самолетах семейства "Ил". И, что очень важно с точки зрения эксплуатации парка воздушных судов "Волга-Днепр", комплекс унифицирован с таким же для Ан-124-100.

Одним из решающих доводов в пользу выбора "Купол-III-76МВД" стало то, что основная работа Ил-76ТД-90ВД - выполнение чартерных рейсов. А все комплексы семейства "Купол" обеспечивают выполнение полетов в самых разнообразных географических регионах и климатических условиях. Днем и ночью, в сложнейших метеоусловиях, при полетах как по оборудованным в навигационном отношении трассам, так и вне трасс, в том числе над безориентирной местностью. Это надежная во всех отношениях система".

Естественно, что достройка имевшихся у Ташкентского авиазавода планеров до летного состояния обошлась их владельцу в большие деньги. Затраты на введение в строй первого модифицированного Ил-76ТД-90ВД, его опытная эксплуатация и регламентные работы полностью оплачивались Группой компаний "Волга-Днепр". По словам К. Журавлева, больших финансовых затруднений группа не испытывала, имея годовой оборот в \$630 млн., она сама оплатила все названные выше работы.

На строительство второго самолета Сбербанк России в январе этого года открыл компании "Волга-Днепр-Лизинг" кредитную линию в сумме 450 миллионов рублей сроком на семь лет.

По результатам показателей прибыльности работы двух Ил-76ТД-90ВД, авиакомпания будет решать, стоит ли заказывать еще дополнительные такие же борты. Но производить их уже будут в России. К этому надо прибавить, что к модернизированному Ил-76 проявляют интерес и другие авиакомпании. Естественно, что свое решение они будут выносить, исходя из результатов эксплуатации Ил-76ТД-90ВД "Волга-Днепром".

Андрей БАРАНОВСКИЙ

источник: AVIAPORT.RU
20.03.07

РОСТ ЦЕН НА СЫРЬЕ И МАТЕРИАЛЫ СТАЛ УГРОЖАЮЩИМ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Неконтролируемый рост цен на сырье и материалы стал угрозой для производителей авиационных двигателей. Такое мнение высказал генеральный директор госпредприятия "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММПП "Салют") Юрий Елисеев.

По его словам, в 2001 году, когда был заключен большой контракт на поставку авиадвигателей АЛ-31Ф по линии госпредприятия "Рособоронэкспорт", цена двигателя была определена для заказчика в \$3,2 млн. В 2005 году в качестве серийного производителя АЛ-31Ф ММПП "Салют" поднял цену на \$70 тыс. и продавал двигатели по цене \$3,27 млн. За прошедшее время курс доллара сильно упал, а цены на материалы, комплектующие и сырье резко пошли вверх, что привело к резкому росту себестоимости производства авиадвигателей типа АЛ-31Ф.

"С 2001 года цена на никель увеличилась более чем в девять раз, на кобальт - в 3,6 раза, на рений - в 3,5 раза. При таких темпах роста цен на материалы нельзя уповать только на рынок - государство должно и обязано регулировать цены, так как отечественное авиационное двигателестроение становится неконкурентоспособными на рынке современных авиадвигателей", - сказал гендиректор ММПП "Салют".

Ю. Елисеев с большой тревогой подчеркнул, что при продолжении сегодняшней тенденции к росту цен "на все" в следующем году ММПП "Салют" может выйти на уровень нулевой прибыли от производства и продаж авиадвигателей серии АЛ-31Ф, что может иметь самые негативные последствия для предприятия.

Касаясь выпускаемой ММПП "Салют" продукции, Ю. Елисеев напомнил, что модернизация серийного авиадвигателя АЛ-31Ф в АЛ-31Ф-М1 проведена силами конструкторов ММПП "Салют" "без единой государственной копейки". Между тем, ММПП "Салют" в создание модификации АЛ-31Ф-М1 с увеличенным ресурсом и повышенной на одну тонну тягой затратил почти \$50 млн. собственных средств. Успешность проведенной модификации в типе АЛ-31Ф-М1 характеризуется тем, что российские ВВС впервые заказали партию двигателей АЛ-31Ф-М1, которая в текущем году будет поставлена заказчику.

Касаясь конкуренции на рынке авиадвигателей, Ю. Елисеев отметил, что она уже имеет место и в нашей стране. "Конкуренция ММПП "Салют" с другим разработчиком - "Научно-производственным объединением "Сатурн" - способствовала появлению двигателя АЛ-31Ф-М1 и обуславливает работы над вторым и третьим этапами модернизации - двигателями АЛ-31Ф-М2 и АЛ-31Ф-М3", - отметил он.

Глава ММПП "Салют" подчеркнул, что в настоящее время в России появилась нормальная конкуренция производителей и разработчиков авиационных двигателей, а руководители крупных предприятий

отрасли научились мыслить по-новому в новых условиях экономической деятельности.

Ю. Елисеев остановился также на вопросе освобождения от налогообложения части прибыли, направляемой на техническое перевооружение. Он напомнил, что до января 2003 года действовала льгота - средства на техперевооружение освобождались от налогообложения, но не более половины затрат. В связи с отменой ранее действующей нормы ММПП "Салют" потерял 7,5% прибыли, которые ранее тратил на техперевооружение.

Касаясь темы нахождения основной производственной площадки ММПП "Салют" на территории города Москвы, Ю. Елисеев подчеркнул, что благодаря правительству Москвы предприятие в настоящее время платит налог за землю в 10 раз меньше, чем предусматривает налоговое законодательство. Действительно, в Москве "точить болты и болванки" не выгодно. Но в стране нет другого места, где была бы такая концентрация ВУЗов, и ММПП "Салют" в полной мере использует специалистов и выпускников практически всех ВУЗов, нанимая на работу специалистов по всем специальностям - из института физкультуры (тренеры команд), учителей из гуманитарных ВУЗов - 870 детей и подростков сотрудников предприятия занимаются художественной самодеятельностью.

Большое развитие на ММПП "Салют" получили и другие направления деятельности, кроме производства авиадвигателей. Например, на предприятии за пять лет создана уникальная парогазовая установка, КПД которой равен 52%, а с учетом сьема тепла - 95%. "Потребность в таких установках оценивается в \$5-7 млрд. в год только на одном Ближнем Востоке", - сказал Ю. Елисеев.

Гендиректор пояснил отношение руководства ММПП "Салют" к социальной сфере. Он считает глубокой ошибкой мнение, что социальная сфера относится к непрофильным активам и только за счет выведения социальной сферы можно сделать продукцию конкурентоспособной.

"Только повышение цены на никель привело к росту затрат на сумму, на порядок большую, чем предприятие тратит на содержание всей социальной сферы в течение многих лет", - подчеркнул глава ММПП "Салют".

По его данным, ММПП "Салют" не распродает площади предприятия, а наоборот, за последние годы приобретено 43 сотки в Анапе для отдыха сотрудников и рабочих предприятия. Предприятие имеет футбольные команды, дома отдыха и многое другое.

В заключение Ю. Елисеев сказал, что руководство ММПП "Салют" поставило задачу в течение двух или максимум трех лет довести соотношение военной и гражданской продукции 50:50 при общем росте продукции, включая военную.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
22.03.07*

МОТОР ТРОНУЛСЯ

Пермский моторный завод получит заказ на первые ПС-90А2.

Как стало известно "Ъ", "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) намерена приобрести на Пермском моторном заводе (ПМЗ) 14 двигателей ПС-90А2, которые будут установлены на модернизированном Ту-204 производства ульяновского завода "Авиастар-СП".

Однако планируемая к 2009 году поставка двигателей может и не состояться - ПМЗ для доводки двигателя необходимо найти порядка 400 млн. рублей. На ПМЗ рассчитывают, что часть работ профинансирует сама ИФК. В Объединенной авиастроительной корпорации, куда входит ИФК, утверждают, что 400 млн. рублей на доводку ПС-90А2 заложены в федеральном бюджете.

Как сообщил "Ъ" источник, близкий к руководству Пермского моторного завода, на днях ПМЗ и ИФК подписали протокол о намерениях, в рамках которого лизинговая компания в течение семи лет намерена купить в Перми порядка 300 двигателей ПС-90А. По сведениям источника, в протоколе стороны прописали и поставку 14 двигателей ПС-90А2. По сути, это первая продажа нового двигателя ПМЗ, который разрабатывается в Перми с начала 90-х годов. По информации собеседника "Ъ", протокол о намерениях предполагает, что сам контракт будет заключен в марте, а уже в апреле ИФК проведет авансовые платежи.

В ИФК подтвердили наличие соглашений с ПМЗ. Пресс-секретарь лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Андрей Липовецкий отметил, что соглашение подписано на поставку 14 двигателей ПС-90А2 с 2008 года с целью их установки на Ту-204 производства ульяновского завода "Авиастар-СП". По информации господина Липовецкого, самолеты с такими моторами, новой авионикой и вспомогательными силовыми устройствами будут переименованы в Ту-204-400 (Ту-204 глубокой модернизации).

Программа создания двигателя ПС-90А2 началась в середине 90-х. Активное развитие получила в 1998 году, после того как 25% минус одна акция ОАО "Пермский моторный завод" приобрела компания Pratt & Whitney (входит в группу United Technologies Corp., США). ПС-90А2 полностью унифицирован с базовым двигателем ПС-90А, но стоимость его жизненного цикла примерно на 30% дешевле. Предназначен для самолетов Ил-96, Ту-204, Ту-214. К началу 2006 года в проект, по разным данным, вложено от \$60 млн. до \$80 млн. при необходимых инвестициях в \$125 млн. "Ильюшин Финанс Ко." - одна из двух частно-государственных лизинговых компаний, специализирующихся на выпуске, продажах и обслуживании отечественных самолетов Ил-96, Ту-204. 46% акций ИФК - в государственности, 20% - у Внешэкономбанка, 26,5% - у структуры Национальной резервной корпорации.

Весной 2002 года United Technologies и Росавиакосмос подписали договор о финансировании проекта на паритетных началах. По условиям договора, пермские моторостроители должны были создать новый двигатель к концу 2005 года. Но уже в 2004-2005 годах объем государственного финансирования оказался меньше запланированного, соответственно, инвестиции сократили и P&W. В итоге работы отстали от первоначального графика на три года. В прошлом году топ-менеджмент

ПМЗ предпринял попытку реанимировать проект. В частности, минувшим летом совет директоров ПМЗ (АО контролируется Внешторгбанком, АФК "Система" и Pratt & Whitney. - "Ъ") принял решение завершить создание ПС-90А2 с помощью банковского кредита. Общая сумма, необходимая для запуска двигателя в серию, составляла \$34,3 млн. На эти средства ПМЗ собирался провести сертификационные испытания 3-го двигателя, подготовить производство к серийной сборке.

Стоит отметить, что кредит общество так и не взяло, используя для доводки проекта собственные средства. Но, по утверждению специалистов ПМЗ, доработка ПС-90А2 еще требует значительных финансовых вливаний. По оценке источника "Ъ", близкого к ПМЗ, необходимо еще около 400 млн. рублей. По мнению собеседника "Ъ", существует несколько источников, в которых моторостроители намерены добыть искомые средства. Во-первых, это собственные ресурсы ПМЗ. Однако, по словам источника, это приведет к подорожанию для ИФК первой партии двигателей примерно на 15-20% (пока стоимость одного двигателя - в пределах \$4,7 млн.). Во-вторых, моторный завод рассчитывает на помощь федерального бюджета. "Мы могли бы попасть "строчкой" в одну из федеральных целевых программ", - говорит собеседник "Ъ". Наконец, частично завершение работ могла бы профинансировать ИФК. По данным источника, предварительное согласие со стороны ИФК есть. Эта конструкция еще должна быть одобрена советом директоров ПМЗ, отметил источник "Ъ". В ИФК пока не подтверждают намерение финансировать ПС-90А2. Андрей Липовецкий заметил, что финансирование окончания разработки двигателей находится в компетенции Объединенной авиакорпорации (ОАК). Как сообщили "Ъ" в ОАК, в действительности сумма в размере 400 млн. рублей на доведение двигателей ПС-90А2 заложена в госбюджете. В данном случае ОАК выступит координатором направления федеральных средств, призванным, в том числе, контролировать целевое их использование, пояснили в корпорации.

На ульяновском "Авиастаре-СП", где собирают самолеты Ту-204, "Ъ" сообщили, что пока у них нет ни одного контракта на самолеты с двигателями ПС-90А2. "Насколько мне известно, этот двигатель находится в стадии разработки и еще не прошел сертификацию", - сообщил "Ъ" заместитель генерального директора московского представительства "Авиастар-СП" Борис Брусиловский. При этом он подчеркнул, что новая модификация пермского двигателя для предприятия "в принципе интересна, если не будет стоить немерено". "Сегодня мы должны удовлетворять требования заказчика - у нас есть те, кто приобретает самолеты Ту 204-120 с моторами RB.211-535E4 Rolls-Royce, есть те, кто берет Ту 204-300 с двигателями ПС-90А. Заинтересует их ПС-90А2 - мы их установим", - пояснил господин Брусиловский.

Вячеслав СУХАНОВ
Ольга АЛЕКСАНДРОВА
Павел СЕДАКОВ

источник: газета "Коммерсантъ-Самара"
16.03.07

РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ТИХО ПОЛЕТЯТ В ЕВРОПУ

На этой неделе начались испытания нового российского самолета SuperJet. Работу над ним потребовал ускорить президент, и теперь самолет испытывают круглосуточно. Правда, по частям. Корпус – отдельно, двигатели – отдельно. Первый корпус в итоге разобьют (проведут краш-тест), а от двигателей добьются настолько низкого шума, чтобы самолет свободно мог летать в Европу и Америку.

В этом году Евросоюз в очередной раз ужесточил требования к самолетам, имеющим право приземляться в аэропортах ЕС. Фактически воздушные суда российского производства лишились доступа в Европу. "Аэрофлот" уже объявил о том, что полностью избавится от парка Ту-134 и Ту-154. Месяц назад первый вице-премьер Сергей Иванов доложил президенту, что "ситуация у нас в гражданском самолетостроении неважная и все об этом знают". Теперь работу над новой авиатехникой решено форсировать, как в "лучшие" времена. Одновременно и круглосуточно сразу на нескольких предприятиях.

Первый современный российский авиалайнер, который будет соответствовать всем мировым стандартам, уже почти собран. Надежду российского авиапрома под названием SuperJet в фюзеляже военного-транспортного самолета "Руслан" привезли с Дальнего Востока в Москву. Докладывая об этом президенту, Иванов сказал, что по плану самолет должен взлететь уже в сентябре. Времени осталось совсем мало, тем более что Иванов потребовал строгого соблюдения графика.

SuperJet должен заменить окончательно уходящие в прошлое "тушки". Испытания нового самолета уже начались, причем ведутся рекордными темпами. На днях в Центральном аэрогидродинамическом институте начали "продувать" точную модель фюзеляжа нового самолета. Одновременно в Жуковском будут трясти, ломать и всячески проверять на прочность привезенный с Дальнего Востока первый экспериментальный корпус SuperJet. Собственно, его в конце концов просто разобьют (проведут краш-тест), так что эта первая машина предназначена не для неба. В воздух поднимутся новые корпуса, доработанные с учетом "слабых мест" прототипа. "Если такие места найдутся", - уточнил один из разработчиков.

Параллельно создаются новые двигатели SaM146. На этой неделе начинаются их испытания на открытом стенде под Рыбинском. Этот стенд уникален и создан именно для обкатки новых двигателей, которые будут "гонять" на предельных оборотах. Стенд модулирует различные нештатные ситуации: боковой ветер, обрыв лопаток, обледенение, попадание в двигатель воды, града, птиц... Благодаря стендовой базе в Рыбинске двигатель SaM146 будет сертифицирован по российскому, европейскому и североамериканскому стандартам. Это значит, что у российских

авиастроителей наконец появится возможность выйти со своим продуктом на мировой рынок на равных с такими производителями, как американский Boeing или европейский Airbus.

Известно, что российские самолеты в Европе не очень-то любят. Главная претензия состоит в том, что шум, издаваемый авиадвигателями, превышает действующий норматив Евросоюза. Зная об этом, двигатель для нового российского чуда авиатехники создавали совместно с европейцами - НПО "Сатурн" вместе с французской корпорацией Snecma. В прошлом останется и еще одна претензия к нашим самолетам - повышенный уровень токсичности выбросов. Двигатель по многим параметрам получился уникальным не только для российского авиапрома, но и для мирового. Уровень тяги регулируется при помощи системы электронного управления, что позволяет использовать один и тот же двигатель на самолетах разной размерности без "переучивания" экипажа. При этом достигается высокая экономия при обслуживании в эксплуатации. Экономичность учитывает и высокие цены на нефть (раньше у нас подобное в расчет не принимали).

После того как все испытания закончатся, наши авиастроители смогут предложить свой продукт на глобальном рынке - 70% новых самолетов планируется поставлять на экспорт. Всего по программе SuperJet до 2022 года будет выпущено более тысячи самолетов, каждый из которых будет оснащен двумя новыми двигателями SaM146. Работы хватит на десятки лет вперед. Не случайно правительство впервые с советских времен оказывает помощь столь масштабному авиационному проекту.

Алексей АРОНОВ

*источник: газета "Финансовые Известия"
13.03.07*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.

WWW.KSAN.RU

ДЕСАНТ СЕНАТОРОВ НА "САТУРН"

Члены Совета Федерации поддержали цель предприятия – войти в элиту производителей газотурбинной техники

Нерешенные проблемы развития российской авиации, а следовательно, и обеспечения безопасности страны достигли стадии, когда эта задача вышла за рамки отдельного ведомства и стала общенациональной. Именно этим фактором был обусловлен состоявшийся 12 марта визит большой группы членов Совета Федерации на НПО "Сатурн".

Как сказал автору этих строк первый заместитель председателя Комитета СФ по обороне и безопасности Василий Ключенок, "до недавнего времени, по сути дела, в стране не понимали, по какому пути развивается наше самолетостроение". И развивается ли оно вообще? Сенатор В. Ключенок с сожалением констатировал, что несколько авиационных заводов уже почилы в бозе. Сегодня о них и не вспоминают. Но есть предприятия, которым удалось в этот трудный переходный период не только остаться на плаву, но и значительно развить в рыночных условиях свой интеллектуальный, технологический, инновационный и производственный потенциал. К ним сенатор отнес НПО "Сатурн". По оценке В. Ключенка, это произошло благодаря тому, что предприятие вложило "достаточно серьезные средства в модернизацию производства, в развитие высоких технологий, ориентированных на перспективу".

"В конечном итоге высокие технологии - это прямая составляющая безопасности и обороноспособности страны", - подчеркнул заместитель председателя комитета. Недаром эти проблемы стали предметом рассмотрения на прошедшей в Москве 15 марта конференции "Развитие оборонно-промышленного комплекса как фактора национальной безопасности РФ". С докладами на форуме выступили председатель Комитета СФ по обороне и безопасности Виктор Озеров, руководитель Роспрома Борис Алешин, председатель СФ Сергей Миронов, замминистра промышленности и энергетики Андрей Реус, генеральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov и другие.

Но вернемся к поездке членов Совета Федерации в Рыбинск на НПО "Сатурн". Группу сенаторов численностью более 10 человек возглавил председатель Комиссии СФ по естественным монополиям Николай Рыжков. Авиация является системной отраслью экономики страны, этим и был обусловлен большой состав сенаторов, представляющих разные комитеты и комиссии СФ. По словам члена Комитета СФ по промышленной политике Виктора Глухих, было важно посмотреть, что делается "не только на придворных предприятиях, находящихся в Москве, но и за ее пределами". Тем более что уже сегодня Рыбинск называют "планетой авиационных моторов", а в последние годы - и энергетических.

Прошла эйфория 90-х годов, когда считали, что рынок все расставит по местам и решит проблемы.

Что не следует, мол, предпринимать со стороны государства специальных организационно-управленческих и финансовых усилий для поддержания высокотехнологичных секторов экономики страны, в частности авиаиндустрии. Несостоятельность подобных теорий "младореформаторов" и привела к бедственному положению авиационного комплекса России. К счастью, нашлись в стране здравомыслящие руководители предприятий, которые шли своим путем, анализировали реальную ситуацию на авиационном рынке и на этой основе формировали перспективу развития, достойно подведя свое объединение к временам кардинального изменения ситуации, реальной поддержки государственной властью важнейших секторов промышленности.

Поездка сенаторов в Рыбинск очень важна, сказал Николай Рыжков, поскольку на "Сатурне" сосредоточены практически все ключевые программы по разработке и производству газотурбинных двигателей для гражданской и военной авиации, кораблей российского Военно-морского флота и судов Погранслужбы ФСБ РФ, по производству наземных энергоустановок. Экс-премьер был поражен тем, что увидел на заводах и в КБ "Сатурна". "Я сам бывший машиностроитель, но что нам продемонстрировали здесь, это совершенно другой класс", - заявил Н. Рыжков, понимающий толк в этих делах, поскольку в бытность его председателем правительства СССР наша страна являла собой наряду с США и Европой один из крупнейших центров мирового авиастроения.

В последние 10 лет "Сатурн" убедительно демонстрирует пример проработанной стратегии, правильного выбора приоритетов, партнеров в международной кооперации, эффективного использования собственных и привлеченных ресурсов. Фактически на базе предприятия реализуется модель организации национальной двигателестроительной корпорации с концентрацией приоритетных для государства программ.

Предприятие является головным по созданию двигателя 5-го поколения для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации. В этом году пройдет очередной этап летных испытаний двигателя 117С для новейших модификаций современных тяжелых истребителей марки "Су". На "Сатурне" успешно реализуется масштабный международный проект по созданию двигателя SaM146 для гражданских самолетов Су-100 SuperJet. И что характерно, впервые в истории России создается авиационный двигатель для иностранного заказчика - АЛ-551 для учебно-тренировочного самолета индийских ВВС ИТ-36.

Впервые в постсоветский период отечественная авиадвигателестроительная компания выходит на подобный уровень научно-исследовательских, опытно-конструкторских и испытательных работ в создании нового поколения авиационных двигателей. И эти двигатели начинают на равных конкурировать с грандами мирового авиационного двигателестроения Европы и Америки. Такого еще не было в отечественной практике. Тем более за последние 20 лет в

России мало что делалось в этом секторе. Примерно с 1985 года, когда было обрезано финансирование очень серьезных программ и по военной тематике. И это понятно: страна переживала тектонические изменения не только в общественной, но и технической области. Вряд ли стоит кого-то в этом обвинять.

Силовая установка - это дорогой продукт, стоимость которого составляет примерно треть стоимости любого летательного аппарата. Но 20 лет для техники - очень много. Потому что, по сути дела, пропущено два поколения двигателей. И сегодня стоит задача сократить этот разрыв, чтобы встать в один ряд с высокотехнологичными державами.

Наряду с предприятиями и цехами, занятыми производством авиационных двигателей военного и гражданского назначения, члены Совета Федерации ознакомились с возможностями "Сатурна" по производству двигателей для энергетики, газоперекачки и других отраслей промышленности. В широком смысле это также является важным элементом обеспечения безопасности государства.

Учитывая усилия России по модернизации своей энергетической системы, НПО "Сатурн" создало самостоятельную структуру, занимающуюся разработкой и производством продукции наземной тематики, - дочернее предприятие "Сатурн - Газовые турбины". Поле деятельности в секторе наземной тематики огромно. Специалисты отмечали, что сегодня энергоемкость в валовом продукте России в четыре раза больше, чем в среднем в развитых странах мира. Если не решить задачу увеличения КПД выработки электроэнергии, то мы еще больше отстанем от Запада. Поэтому "Сатурн" принял вызов времени - создать совершенные газовые турбины для выработки электроэнергии. Эта задача столь же актуальна и для турбин для газоперекачки.

Руководство компании и законодатели были едины в понимании того, что Россия стоит сегодня на пороге энергомашиностроительного бума. Как сказал прибывший на "Сатурн" вместе с сенаторами член правления ОАО "Газпром" Богдан Будзуляк, его компания планирует существенно увеличить объем заказов оборудования, производимого НПО "Сатурн". По словам Б. Будзуляка, в предстоящие четыре года (с 2007 по 2010 г.) закупка на рыбинском предприятии газоперекачивающих агрегатов (ГПА) и газотурбинных двигателей для их ремонта и замены возрастет в 2,5 раза.

Что касается энергетического оборудования для производства электроэнергии в собственных нуждах ОАО "Газпром", сейчас программа его закупки уточняется, сказал Б. Будзуляк. "За четыре года у "Сатурна" могут быть заказаны 40-50 таких комплексов", - конкретизировал ведущий специалист газовой отрасли. "Производство "Сатурна" устраивает ОАО "Газпром" по своему качеству", - подчеркнул представитель "Газпрома". В числе объектов "Газпрома", эксплуатирующих сегодня продукцию НПО "Сатурн", Мострансгаз, Лентрансгаз и Севергазпром. Парк их оборудования включает ГПА и энергетические установки мощностью 4-6,3-10 МВт.

Сенаторы ознакомились на "Сатурне" с цехами, оснащенными самыми современными и производительными станками крупнейших зарубежных фирм, с изделиями, производимыми на этих станках для комплектации не только отечественных, но, что показательно, и зарубежных двигателей.

Можно было также увидеть станции на 2,5 МВт, полностью укомплектованные, упакованные и готовые к отправке потребителям. В частности, на Харвутинское месторождение нефти и газа. Станция после доставки к месту использования ставится на фундамент. К ней подводится газ, и она начинает давать электроэнергию. Можно поставить 2,5, 6 таких станций, в зависимости от требований к объему электроэнергии, режиму эксплуатации. Суммарный КПД этих станций около 87%, что у специалистов считается достаточно высоким показателем для энергоустановок такой мощности. Не нужно строить ЛЭП для обеспечения работ на месторождении. В "Сургутнефтегазе" подобная станция окупается за 11 месяцев, поскольку она работает на попутном газе, цена которого очень низкая.

Энергетические и тепловые станции мощностью 6,3 МВт поставлены в Москву - Зеленоград, Переделкино, Пенягино, Курьяново. Каждая такая станция обеспечивает теплом и электроэнергией район примерно на 30 тыс. жителей. Исследования показывают, что в ближайшие 15 лет России понадобится примерно 20 тысяч турбин для выработки электричества и тепла для "Газпрома", РАО "ЕЭС" и других потребителей.

Изготовлен и успешно прошел испытания третий энергоблок мощностью 110 МВт для Ивановской парогазовой установки по заказу РАО "ЕЭС". Это был первый блок столь высокой мощности, полностью изготовленный в России специалистами НПО "Сатурн". Ранее подобные установки поставлялись Украиной или фирмами дальнего зарубежья. Спрос на установки большой мощности также растет. Уже имеются заказы на них из Рязани и других регионов страны. Говорилось в Рыбинске и о том, что нельзя забывать о существовании мирового рынка газовых турбин. Конкуренция на нем велика. Российские потребители уже имеют возможность выбирать на нем нужную им продукцию. Предлагают ее американские корпорации "Дженерал электрик" и "Пратт энд Уитни", английская компания "Роллс-Ройс", германская "Сименс", японская "Мицубиси". Состязаться с ними непросто. В основном это частные компании, но все они поддерживаются и опекаются своими государствами. В этом смысле очень показательны пример "Дженерал электрик": государству здесь не принадлежит ни одной акции, при этом компания является мировым лидером по ряду технических направлений.

Сенаторы смогли убедиться, что "Сатурн" серьезно поставил перед собой амбициозную задачу войти в эту элиту производителей газотурбинной техники. Также они поняли, что сделать это в сфере высоких технологий без энергичной государственной политики и всесторонней поддержки невозможно.

За рубежом существует целый ряд методов и способов поддержки государством своих промышленных предприятий. Они известны. Большая их часть может быть применима в России, отмечалось в Рыбинске. Это организация лизинга высокотехнологичного промышленного оборудования. Снятие таможенных пошлин на оборудование, ввозимое из-за рубежа и не имеющее отечественных аналогов. Введение пошлин на зарубежное оборудование, аналогичное производимому в России. Субсидирование процентной ставки для тех банков, которые участвуют в долгосрочных промышленных программах. Частич-

ное финансирование высокотехнологичных НИОКР и т.д. Свои предложения на этот счет "Сатурн" направил в Совет Федерации "для их изучения и превращения в законодательные инициативы и документы", считая, что совместная работа с законодателями позволит увеличить конкурентоспособность продукции российского хайтека.

Представители Совета Федерации в целом выразили свою однозначную позицию: "Поддерживать те производства, те предприятия, которые находятся на самом высоком уровне мировых технологий". К их числу они отнесли НПО "Сатурн", создавшее необходимую кадровую, производственную и технологическую базу для того, чтобы составить достойную конкуренцию мировым производителям газотурбинной техники.

Как отметил заместитель председателя Комиссии СФ по естественным монополиям Олег Толкачев, объединения такого уровня, решающие масштабные и значимые для страны задачи, необходимо максимально поддерживать. "Я убежден, что государство заинтересовано в успешных результатах и дальнейшем развитии НПО "Сатурн", своего надежного стратегического партнера", - подчеркнул сенатор. По его оценке, уже на созданной на "Сатурне" базе объединение обладает потенциалом "на полпорядка увели-

чить" производство газотурбинной техники. Он пообещал "постараться" способствовать этому. "Наша комиссия однозначно настроена на то, чтобы поддерживать те производства, те предприятия, которые сегодня работают на самом высоком уровне не только российских, но и мировых технологий", - подчеркнул сенатор.

Поделится своими впечатлениями и Василий Ключенок. По его словам, он испытал на "Сатурне" одновременно глубокую радость и ужас. Ужас оттого, что Россия "могла потерять в какой-то промежуток времени все это высокотехнологичное производство". А радость - "оттого, что этого не случилось". А возглавлявший делегацию членов Совета Федерации Николай Рыжков на встрече с журналистами в конце визита отметил большие успехи "Сатурна" "с точки зрения реконструкции предприятия по новым технологиям". "Для нас это является эталоном, и мы должны сделать для себя вывод, что же нужно изменить в законодательном плане, чтобы подобные изменения произошли на других предприятиях страны", - подчеркнул глава Комиссии СФ.

Евгений НИКИТИН

*источник: газета "ВПК"
21.03.07*

"СИБИРЬ" ПРИМЕТИЛА ТУ-204СМ

Вчера стало известно о том, что авиакомпания "Сибирь" начала переговоры с лизинговой компанией "Ильюшин финанс Ко." (ИФК) о приобретении 15 самолетов Ту-204СМ.

Общая стоимость контракта превышает 500 млн. долл. В соответствии с предварительными планами первые пять самолетов авиакомпания получит уже в 2009 году. Ту-204СМ является модификацией самолета Ту-204, будет оснащен современными двигателями иностранного производства. Правда, их тип в авиакомпании не уточнили, сообщив лишь о том, что ведутся переговоры с компанией Snecma и International Aero Engines. Самолеты имеют дальность полета с максимальной нагрузкой 3600 км.

Как заявляют в авиакомпании "Сибирь" (торговая марка S7), на данный момент стороны согласовывают меморандум о взаимопонимании. В соответствии с ним первые пять самолетов планируются к поставке в 2009-м, еще пять - в 2010-м, остальные - в 2012 году. "Самолет Ту-204СМ вписывается в концепцию развития нашего парка и нашей маршрутной сети. С новыми двигателями он эффективнее базовой версии и по сравнению с ней позволяет обеспечить существенную экономию потребления топлива", - говорит коммерческий директор авиакомпании "Сибирь" Антон Еремин, его слова приводит пресс-служба.

В ИФК подтверждают, что переговоры ведутся. "Мы хотели бы подписать твердый контракт в кратчайшие сроки, но все будет зависеть от производителей техники. Идеально, и это в наших интересах, было бы сделать это на авиасалоне в Ле-Бурже (июнь), самое позднее - на МАКС-2007 в Жуковском (август)", - отметила РБК daily замгендиректора компании Елена

Рубцова. Напомним, ранее представители авиакомпании уже сообщали о том, что на самолет данной модификации есть 30 заказов как от российских, так и от западных авиакомпаний. На сегодня стоимость одного самолета составляет 40-43 млн. долл.

Руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев отмечает, что по заявленным характеристикам Ту-204СМ представляет собой интересный продукт, который по соотношению цена/качество может конкурировать с А320: "Для авиакомпании, которой нужны самолеты для полетов из Москвы в Европу, эта модель хорошая. Если стартовый заказ на российские самолеты будет профинансирован, получить новые Ту-204СМ удастся быстрее, чем новые А320 (которые будут в 2011 году)". Однако предупреждает: не исключено, что при подписании контракта авиакомпании будут настаивать на включении в него тех параметров самолета, которые сейчас анонсируются.

В авиакомпании "Авиалинии 400" считают, что этот самолет по заявленным характеристикам может оказаться не хуже западных аналогов. "Мы сделали предварительный заказ на 20 Ту-204СМ с графиком поставки с 2009 года. Однако заказать его пока никто не может, так как самолет не имеет окончательной стоимости", - говорит РБК daily глава совета директоров Blue Wings AG, гендиректор "Авиалинии 400" Константин Тетерин. Пока перевозчик делает ставку на самолеты Ту-204-100, которых в парке авиакомпании в течение ближайших месяцев будет пять.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
22.03.07*

РУССКАЯ ДОЛЯ AIRBUS

Терпящий бедствия Airbus сумел за счет России решить трудности с проектом А350. Пользуясь тем, что российское правительство не разрешило "Аэрофлоту" договориться с Boeing о быстрой поставке дальнемагистральных машин, европейцы продали ему 22 машины. А чтобы быстрее собрать их, часть работ решили поручить Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Пока вклад корпорации не превысит 5%, ее рабочие будут собирать фюзеляж 350-х. В дальнейшем Москве могут поручить и разработку новых моделей: как это делает Boeing, на который работают 2 тыс. инженеров в России.

Вчера президент ОАК Алексей Федоров и исполнительный директор Airbus Фабрис Брежье подписали ряд соглашений о партнерстве с разделением рисков по программе А350. Еще Москва согласилась участвовать в совместном предприятии по конвертации старых пассажирских самолетов в грузовые. На будущее Россию приглашают к участию в исследовании рынка самолетов грузовой авиации в составе акционеров инженерного центра Engineering Center Airbus in Russia (ECAR).

Реальный итог подписанных соглашений гораздо скромней: EADS предложил ОАК выполнение 5% объема работ по программе производства корпуса 350-й модели. Чем Россия может помочь в будущем, ни в ОАК, ни в Airbus пока не знают. "В настоящее время ведутся переговоры о том, какие именно компоненты самолета будут разрабатываться и производиться в России", - отмечается в сообщении обеих компаний. Российской стороне скорее всего предложат участвовать низкотехнологичными деталями. "Опыт "Иркута" через ОАК будет распространяться на всю авиационную промышленность, - говорит РБК daily президент "Иркута" Олег Демченко. - В частности, компания уже производит решетки полов, нишу передней стойки шасси, направляющие для закрылков самолетов А320. Это будет сопровождаться ростом финансовых объемов сделок".

Перспективнее может оказаться работа в нише грузовых машин. ОАК подписала соглашение о создании в Дрездене совместного предприятия для организации в подмосковном городе Луховицы и в Дрездене центров по конвертации пассажирских самолетов семейства Airbus А320 в грузовые. Более того, EADS хочет привлечь русских к разработке новых грузовых аэробусов, но Москве пока невыгодно делиться своими наработками в этой сфере. "В сегменте 18-тонных машин разрабатывается совместный российско-индийский самолет МТА, - говорит замгендиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - Сейчас этой нишей заинтересовались европейцы, которые хотят

сделать уменьшенный вариант А400М". Проект с Индией - единственный способный дать серийный самолет в 2014 году. Причем эта ниша на рынке практически свободна, поскольку американский транспортный самолет С-130J из-за высокой цены в 100 млн. долл. покупают неохотно (МТА должен стоить в несколько раз меньше).

Более того, EADS предлагает покупать технологии, к которым Россия де-факто уже имеет доступ. Европейская корпорация согласна на передачу акций компании ECAR от компании "Каскол" в ОАК. Как говорится в совместном пресс-релизе EADS и ОАК, изменения в составе акционеров ECAR были закреплены в четверг. На сегодняшний день 51% ECAR принадлежит Airbus и 49% - группе компаний "Каскол". "Сделка не закрыта. Стороны лишь согласовали, что будут не против изменения структуры капитала компании", - сказал РБК daily председатель совета директоров группы компаний "Каскол" Сергей Недорослев. Он отказался говорить об условиях планируемой сделки и ее финансовых параметрах. "Сейчас идут консультации, реальную стоимость компании выявит оценка", - отметил он. В ОАК говорят о том, что источники финансирования сделки не определены.

Участники рынка указывают: не так давно EADS прямо заявила Москве, что не пустит ее к управлению европейской корпорации, и подписанные соглашения говорят о том, что эта линия поведения не изменилась. Партнерство с ОАК и сделка с "Аэрофлотом" происходят не в лучшее время для европейских производителей: неделю назад профсоюзы Airbus заявляли, что 40 тыс. ее работников в Западной Европе не выйдут на работу, протестуя против сокращения штата компании; в рамках программы Power8 компания сократит 10 тыс. сотрудников за четыре года и продаст или найдет партнеров для шести заводов. Но несмотря на твердые заказы, ОАК предложили только роль подрядчика по сборке фюзеляжа и переработке в грузовики пассажирских А320.

Государство уже внесло в уставный капитал ОАК 100% акций АХК "Сухой", а также активы внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт" (15%), ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (38%), ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина" (25,5%), межгосударственной авиастроительной компании "Ильюшин" (86%), нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (38%), Новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова (25,5%), ОАО "Туполев" (90,8%), ОАО "Финансовая лизинговая компания" (58%). Уставный капитал ОАК составляет 96,72 млрд. руб. Государству принадлежит более 90%.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
23.03.07*

"ОКБ СУХОГО": ERP В РУКАХ АВИАКОНСТРУКТОРОВ

До сих пор бытует мнение, что решение задачи производства самолетов как гражданского, так и военного назначения – вопрос, скорее, политический. Однако, как и любая отрасль, авиастроение – это, прежде всего, бизнес, который требует стратегического управления. Для эффективного ведения своего бизнеса крупнейшее проектное предприятие авиационной отрасли – ОАО "ОКБ Сухого" – приняло решение о создании Информационной системы управления на базе комплекса бизнес-приложений Oracle E-Business Suite. Проект реализуется в тесном сотрудничестве с консалтинговой группой "Борлас".

Отечественное авиастроение стоит на пороге перемен. Если военное самолетостроение находится в относительно благополучном положении, адаптировавшись к реалиям мирового рынка, то ситуация с гражданским самолетостроением очень тяжела. Предпринятые в этом году правительством и предприятиями меры по консолидации отрасли дают надежду на ее возрождение. Чтобы выйти из кризиса, необходимы не только капиталовложения (важные решения по ним уже приняты), но и изучение опыта лидеров отрасли, принятие его на вооружение.

Авиационная холдинговая компания "Сухой" – одно из немногих предприятий российского авиастроения, которое смогло пройти трудные годы, последовавшие за распадом СССР, без потери своих позиций на мировом рынке. В значительной степени это достигнуто благодаря деятельности "ОКБ Сухого", входящего в холдинг. За годы деятельности опытно-конструкторского бюро его специалистами были разработаны все знаменитые военные самолеты марки "Су", а качество научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) ОКБ предопределяет техническое совершенство и экономичность продукции всего холдинга. Опыт информатизации "ОКБ Сухого" представляет интерес не только для предприятий авиастроения, но и для многих предприятий оборонно-промышленного комплекса и машиностроения, перспективы которых также определяются эффективностью ведущихся НИОКР.

С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Основная деятельность "ОКБ Сухого" – проектная работа, в рамках которой специалистами компании ведется разработка изделий авиационной техники. При этом на предприятии имеется свое опытное производство, необходимое для испытаний и доработки образцов изделий. В дальнейшем разработанные образцы изделий запускаются в серийное производство на заводах, которые, как и "ОКБ Сухого", входят в состав холдинга "Сухой".

"ОКБ Сухого", созданное в 1939 году, сегодня является лидером российской авиационной промышленности. Будучи проектной организацией, имеет статус научной и обладающей собственной производственной, летно-испытательной и доводочной базой. Характер производства – мелкосерийное и единичное производство образцов и агрегатов авиатехники в кооперации с другими предприятиями. Основным продуктом "ОКБ Сухого" являются испытанные образцы авиатехники, а также техническая документация: проектная, производственная и эксплуатационная.

Ключевые разработки – боевые самолеты марки "Су", по праву считающиеся передовыми образцами мирового рынка вооружений и составляющие основу фронтовой авиации России и тактической авиации многих стран мира. "ОКБ Сухого", по сути, является центром компетенции холдинга "Сухой" по разработке и реализации программ создания передовых образцов авиационной техники на основе полного электронного моделирования продукта; информационным интегратором, осуществляющим взаимодействие проектировщиков, производителей, соисполнителей и заказчиков в едином информационном пространстве холдинга; интеллектуальным ядром холдинга, обеспечивающим генерацию, выявление, защиту и вовлечение в рыночный оборот всех интеллектуальных активов холдинга.

В последние годы перед ОКБ встала проблема модернизации системы управления предприятием. Если в советское время бюро, как правило, выполняло в год 2-3 конструкторских проекта, то в последние годы их число возросло до 40. Кроме того, в совместную работу в рамках проектов вовлечены как специалисты самой компании, так и предприятий-соисполнителей и заказчиков. Важно и то, что появились проекты с иностранными партнерами, для реализации которых от предприятия тоже требовались новые подходы.

"Мы пришли к мнению, что наступила пора не просто набирать людей и пытаться прежними методами решать поставленные задачи, а начать использовать методы современные, в том числе применяя передовые информационные технологии, – говорит заместитель финансового директора "ОКБ Сухого" Елена Барболина. – В 2000 году сменилось руководство компании – пришла команда менеджеров со свежими взглядами на пути управления предприятием. Это был очень активный с точки зрения внутренней жизни "ОКБ Сухого" период, мы многому учились. И именно в этом году было принято решение об активном использовании ИТ для решения задач модернизации управления предприятием и, прежде всего, ключевой сферы его деятельности – управления проектами".

ТЕНДЕР: ЧТО ВЫБИРАЛО ОКБ

Целями внедрения Информационной системы управления ОКБ (ИСУ ОКБ) были определены повы-

шение эффективности деятельности компании, сокращение затрат и сроков выполнения заказов, совершенствование процессов принятия стратегических и оперативных решений по развитию бизнеса, интеграция с существующими в ОКБ системами проектирования и другие. Ранее в компании использовались отдельные и, по сути, разрозненные продукты, наиболее важным из которых была система Open Plan, применявшаяся для разработки календарно-сетевых графиков проектов.

Между тем некоторые отделы вообще использовали из средств ИТ только офисные программы. Результатом исследования требуемых характеристик системы управления, в котором приняли участие руководители подразделений ОКБ, стало техническое задание, на основе которого был объявлен тендер на поставщика программного обеспечения и исполнителя работ.

"Мы предложили участвовать в конкурсе компаниям, которые довольно активно были представлены на российском рынке, - вспоминает Елена Барболина, ставшая директором программы внедрения ИСУ ОКБ. - И дальше по разработанной шкале показателей оценивали предложение каждого участника".

В тендере, прошедшем в 2003 году, приняли участие такие крупные компании, как "Ланит", ФОРС, "Борлас". Во второй этап конкурса вышли "Ланит" с системой ВААН и "Борлас" с комплексом бизнес-приложений Oracle E-Business Suite. "Решение, предложенное группой "Борлас", наиболее соответствовало нашим требованиям, - отмечает Елена Барболина. - Прежде всего, оно было комплексным, при этом минимум программных продуктов максимально удовлетворял нашим пожеланиям.

Особое значение имело наличие среди приложений Oracle наиболее важных для нашего предприятия модулей - "Управление проектами" и "Управление контрактами". Мы убедились в том, что в Oracle E-Business Suite действительно хорошо поддерживаются функции управления проектами. Кроме того, нас устраивали его классические модули, такие как "Управление персоналом", "Управление финансами", "Управление производством" и другие".

Вместе с тем, подчеркивает Елена Барболина, доработка выдвинутых на тендер решений под особенности предприятия, несомненно, требовалась. Поэтому одним из наиболее важных критериев отбора конкурсных предложений было еще и наличие у исполнителя команды, способной адаптировать базовое ERP-решение для такого нестандартного бизнеса, как авиационное конструкторское бюро, а также возможности его интеграции с другими информационными системами ОКБ. И здесь консультанты "Борлас" с их опытом успешных проектов на крупнейших предприятиях различных отраслей также оказались вне конкуренции.

Еще один фактор, которому специалисты "ОКБ Сухого" уделили серьезное внимание при выборе предлагаемых решений, - гарантии обеспечения информационной безопасности создаваемой системы. "Мы являемся оборонным предприятием с жесткими требованиями в отношении конфиденциальности информации, сохранности корпоративных данных", - поясняет Елена Барболина.

СТАРТ ПРОГРАММЫ

По словам директора программы со стороны консалтинговой группы "Борлас" Сергея Бирюкова, первым этапом стало планирование программы и разработка концепции ее создания.

Консалтинговая группа "Борлас" выполняет проекты, направленные на повышение эффективности деятельности предприятий и организаций посредством внедрения управленческих и информационных технологий. Спектр услуг "Борлас" - управленческий консалтинг, внедрение, интеграция и сопровождение автоматизированных систем управления, создание ИТ-инфраструктур и систем безопасности, обучение и техподдержка.

По данным "Эксперт РА", "Борлас" возглавляет рейтинг "Информационные технологии - управленческий консалтинг", является лидером по услугам внедренческого консалтинга в отраслях процессного (химия, нефтехимия, металлургия) и дискретного (машиностроение и металлообработка) производства, а также занимает высокие позиции в электроэнергетике, телекоммуникациях, страховании и торговле. В числе заказчиков - Магнитогорский металлургический комбинат, "Северсталь", ГМК "Норильский Никель", "ОКБ Сухого", "ГАЗ", РАО "ЕЭС России", "Мосэнерго", "ОГК-1", "УК ГидроОГК", "СИБУР Холдинг", "Уралкалий", "Фосагро АГ", МХК "Еврохим", международный аэропорт "Шереметьево", Ванинский морской торговый порт, авиакомпания "Сибирь", "Связьинвест", "ВымпелКом", "Киевстар Дж.Эс.Эм.", "Капиталь Страхование", "Ингосстрах", "ВТБ-РОСНО", "Внешторгбанк Розничные услуги" (ВТБ24), "АКБ Росбанк", Национальный банк "ТРАСТ", "Народный банк Казахстана", группа компаний "М.ВИДЕО" и другие. "Борлас" является мастер-партнером корпорации Oracle.

Построенная модель процессов верхнего уровня была поделена на подсистемы, в которых выделены очереди, определяющие приоритетность реализации тех или иных групп процессов. На основании такого разделения были определены проекты, составляющие программу внедрения ИСУ ОКБ: "Управление проектами и контрактами", "Управление финансами", "Корпоративное планирование", "Управление производством", "Управление закупками и запасами", "Управление персоналом", "Управление документооборотом", "Информационно-аналитическое обслуживание руководства", "Управление хозяйственной деятельностью", "Интеграция приложений". В совместную проектную команду вошли ведущие консультанты "Борлас" и ключевые специалисты "ОКБ Сухого". Как отмечает Елена Барболина, кардинального реинжиниринга ОКБ смогло избежать, поскольку функционал создаваемой системы, как и ожидалось, в значительной мере соответствовал бизнес-процессам предприятия, а с необходимыми доработками консультанты и специалисты ОКБ справлялись успешно.

Важным моментом стало принятие решения о том, как внедрять подсистему "Управление проектами и контрактами". В "ОКБ Сухого" ежегодно ведется четыре десятка конструкторских проектов по разработке и выпуску изделий, для осуществления которых создаются проектные команды из сотрудников различных подразделений, а также привлека-

ются предприятия-подрядчики. Сами проекты весьма отличаются друг от друга как по технической составляющей, так и по срокам реализации и по формам и условиям финансирования. Есть относительно короткие проекты модернизации уже существующих изделий, выполняемые под конкретный заказ с четко определенным финансированием, а есть достаточно длительные проекты разработки новых изделий, выполняемые в интересах нескольких заказчиков, с достаточно сложными схемами финансирования новых изделий, которые имеют очень длительный цикл. В связи с такими особенностями руководство предприятия приняло решение внедрять подсистему управления проектами поэтапно на каждом из проектов.

ПОСТРОЕНИЕ "СКЕЛЕТА"

На разработку бизнес-модели будущей системы, проектирование и настройку приложений для реализации ключевого функционала Информационной системы управления "ОКБ Сухого" ушло около двух с половиной лет. Проект стартовал в апреле 2004 года, а в сентябре 2006 года первая очередь системы была сдана в опытную эксплуатацию. К настоящему времени функциональностью с применением Oracle E-Business Suite охвачены бизнес-процессы по нескольким направлениям. Это "Управление проектами и контрактами" (договорная работа с заказчиками и соисполнителями, анализ отклонений сроков и стоимости выполнения работ соисполнителями, анализ отклонений сроков и стоимости выполнения работ проекта), "Управление финансами" (регистрация первичных документов, формирование актуального состояния дебиторской и кредиторской задолженности, банковских счетов, кассы предприятия; оперативное планирование денежных средств, заемных средств, размещения свободных ресурсов), "Корпоративное планирование" (реализация экономико-математической бюджетной модели с автоматической консолидацией бюджетных данных в едином контуре планирования), "Управление персоналом" (управление организационными структурами и штатным расписанием, кадровым составом ОКБ), "Управление документооборотом" (согласование договоров, регистрация и контроль приказов и распоряжений, регистрация входящих документов).

Выполнено моделирование подсистемы "Управление производством" (планирование работ конструкторского бюро, планирование работ опытного производства до выхода кадровой документации, оперативное планирование, технологическая подготовка, учет затрат, управление летными испытаниями, управление ремонтами) и инициированы подпроекты "Управление работами конструкторского бюро", "Управление опытным производством", "Управление летными испытаниями", "Управление ремонтами и обслуживанием". Также разработана и согласована концепция информационной безопасности. Осенью 2006 года подсистема "Управление проектами и контрактами" введена в опытно-промышленную эксплуатацию на четырех наиболее крупных, ключевых проектах "ОКБ Сухого".

В таких областях, как управление проектами и контрактами и управление производством, используется, наряду с комплексом Oracle E-Business Suite,

система Open Plan, а за системой "Парус" остается бухгалтерский и налоговый учет. "В России, - говорит Елена Барболина, - свои законодательные особенности, касающиеся нас как научной организации. В частности, у нас специфичное налогообложение и многие учетные процедуры. При реализации же Программы внедрения ИСУ ОКБ нам хотелось больше внимания уделить именно управленческим аспектам, и, прежде всего, управлению проектами. Возможно, в будущем бухгалтерию мы также переведем на Oracle E-Business Suite, однако пока сосредоточились на ключевых направлениях, избежав лишней трудоемкости и рисков".

ИНТЕГРИРУЯ ДОКУМЕНТООБОРОТ

В рамках общего проекта специалисты "Борлас" и "ОКБ Сухого" реализовали уникальное решение по интеграции ECM-платформы Documentum, используемой для управления документооборотом, и приложений Oracle E-Business Suite.

В качестве подсистем ИСУ ОКБ оба программных продукта тесно взаимодействуют в ряде ключевых бизнес-процессов предприятия. Сейчас они интегрированы в части использования нормативно-справочной информации и в бизнес-процессах, связанных с поддержкой договорной деятельности ОКБ с заказчиками и соисполнителями. В скором времени планируется интегрировать Documentum и Oracle E-Business Suite в части ведения кадровой документации.

КОНСУЛЬТАНТЫ И КОНСТРУКТОРЫ НАШЛИ ОБЩИЙ ЯЗЫК

В общей сложности к концу 2006 года в "ОКБ Сухого" было автоматизировано около 300 рабочих мест. Это в основном персонал, который занимается планированием и управлением проектами, либо связанными с ними финансовыми операциями, а также специалисты кадровой службы. Предполагается, что в дальнейшем, в ходе введения системы в промышленную эксплуатацию и наращивания ее функционала, пользователями ИСУ станут 1500-2000 сотрудников ОКБ.

"Нам недавно задавали вопрос, какие крупные промахи, ошибки мы совершили, - вспоминает Сергей Бирюков. - Мы не смогли вспомнить каких-то действительно серьезных проблемных ситуаций. Конечно, для нас как подрядчика непростой особенностью было то, что система внедряется не на относительно стандартном производстве, а в конструкторском бюро с его проектной деятельностью. Необходимо было предложить адекватное решение, совмещающее проектное управление работой основных структурных подразделений ОКБ и регулярную обеспечивающую деятельность, координацию работы огромного пула соисполнителей, "сквозной" характер проектов (финансирование, проектирование, снабжение, производство, испытания) и многое другое. Этот проект стал для нас опытом уникального для России (а возможно, и за ее пределами) отраслевого решения".

На основе опыта сотрудничества с "ОКБ Сухого" и реализации ряда других проектов (ОМЗ ГОИТ, Росатом) специалисты "Борлас" создали тиражируемое решение, которое позволяет осуществлять автоматизацию, покрывающую весь жизненный цикл изделия, за счет внедрения так называемого "композитно-

го/интегрированного приложения" (включает как ERP, так и другие необходимые приложения - PLM, PMS, ECM), и обеспечивать интеграцию с САПР. Максимально учитываются особенности предприятий авиастроения и машиностроения, используется расширенная функциональность Oracle E-Business Suite, EMC Documentum и других приложений. Каждое ИТ-решение настраивается так, чтобы при автоматизации других участков работы предприятия были минимизированы изменения ядра системы управления.

В "Борлас" подчеркивают, что успешное создание системы управления столь специфическим предприятием, как "ОКБ Сухого", оказалось возможным только благодаря тесному сотрудничеству с коллективом ОКБ. "Отмечу, что наши коллеги несли на себе двойную нагрузку, выполняя как свою основную работу, так и будучи занятыми в проектной команде. Однако все это профессионалы высокого уровня, в чем мы убедились быстро. В то время, как мы "вживались" в роль сотрудников ОКБ, чтобы разработать под их запросы лучшее решение, они, в свою очередь, активно изучали наши подходы, методологию внедрения, технологии. И даже наш консультантский сленг усвоили в считанные месяцы", - с улыбкой говорит Сергей Бирюков.

В свою очередь, Елена Барболина утверждает, что выбор для реализации проекта в "ОКБ Сухого" команды "Борлас" полностью себя оправдал: "За время проекта специалисты этой компании сумели глубоко вникнуть во все нюансы управления разработками авиационных комплексов. Результатом работы стало гармоничное ИТ-решение, максимально учитывающее специфику нашего предприятия".

ПЕРВЫЕ ОЦЕНКИ

К настоящему времени система управления работает в опытной эксплуатации считанные месяцы, и говорить об оценке ее эффективности и итогах внедрения, очевидно, рано. Однако реализация проекта идет в соответствии с планами. "В ключевом, основополагающем документе "Бизнес-концепция программы ИСУ ОКБ Сухого" мы по каждому направлению четко определили цели, которых хотим добиться, - рассказывает Елена Барболина. - Например, в части управления проектом таковой стало построение единого информационного пространства для участников реализации проектов "ОКБ Сухого", а в будущем и всех соисполнителей проектов. Эффективность созданной системы я оцениваю по результатам - достигли мы к данному моменту цели или нет, достигнем ли мы ее по итогам первого квартала и года.

Могу уверенно сказать, что в области управления проектами мы достигли поставленных перед собой целей на 90%. Мы получили инструмент, который позволяет участникам проектной работы ОКБ независимо от того, где они находятся - пусть даже в разных подразделениях, в том числе территориально удаленных друг от друга - быстро и удобно получать ту информацию, которая нужна им для успешной реализации проекта в целом".

В ОКБ отмечают, что автоматизация ведет к более точному учету расходов на разработку, создание, испытания, производство и эксплуатацию изделий, сокращению сроков работ, контролю их хода на всех этапах. С внедрением Информационной систе-

мы управления специалисты, занимающиеся планированием проектов, получили возможность быстрого и удобного доступа к информации по предыдущим, уже выполненным проектам, что позволяет уменьшить сроки планирования и повысить качество прогнозов. Важно и то, что в результате автоматизации существенно сокращаются потери, появившиеся в связи с неучтенными затратами. Как правило, ранее такие ситуации возникали, когда уже после закрытия проекта и сдачи его заказчику выявлялись несвоевременно оформленные расходы. Кроме того, теперь более оперативно ведется подготовка отчетов, детально показывающих затраты по работам, реализованным для министерства обороны, ключевого заказчика ОКБ. Значительно улучшилось и качество этих отчетов, тогда как прежде нередкими были ошибки, вызывавшие нарекания военных финансистов.

С ПРИЦЕЛОМ НА 2008-Й

Планы по разработке и дальнейшему развертыванию Информационной системы управления расписаны до 2008 года. В числе первоочередных задач рассматривается расширение функциональности в таких областях, как управление работами конструкторского бюро, управление опытным производством, управление летными испытаниями, управление активами и управление персоналом (в частности, управление рабочим временем и расчет заработной платы).

Кроме того, планируется автоматизировать управление обучением, поскольку на высокотехнологичном предприятии процесс подготовки сотрудников идет постоянно. А в части информационно-аналитического обслуживания руководства инициирован проект разработки персональных панелей управления для руководителей высшего звена, где планируется применение аналитических модулей Daily Business Intelligence и информационного портала Oracle Portal.

По мнению Сергея Бирюкова, внедрение уже первых очередей подсистем ИСУ ОКБ позволило охватить бизнес-процессы предприятия действительно единым информационным пространством. Информационная система управления объединила в себе большое количество данных, с которыми все структуры компании могут работать в режиме реального времени. В едином пространстве ускоряются и совершенствуются процессы обмена информацией, ведется согласованное управление и всесторонний контроль деятельности предприятия, сокращаются издержки, улучшается качество работы специалистов и проектных команд, а значит, качество продуктов и услуг ОКБ в целом. "Деятельность ОКБ с информационной точки зрения становится более интенсивной, но вместе с тем оперативной, прозрачной, управляемой на всех уровнях, начиная с менеджеров локальных подразделений и заканчивая ключевыми руководителями", - подводит итог Елена Барболина.

Юлия МУРОМЕЦ

источник: сайт "CNews"
16.03.07

КАК СДЕЛАТЬ ПРОИЗВОДСТВО РЕНТАБЕЛЬНЫМ

Опыт авиационных лизинговых компаний должен использоваться в других отраслях.

Программа государственной поддержки авиализинга вступила в активную фазу в 2003 г., когда обещанные бюджетные деньги дошли до счетов двух специально созданных авиационных лизинговых компаний. По авиационным меркам четыре года - срок небольшой, но некоторые итоги уже можно подвести. Главный - в том, что выбранный государственными мужами путь позволил сдвинуть дело строительства отечественных магистральных самолетов с мертвой точки.

За это короткое время "Ильюшин-Финанс Ко" (ИФК) и "Финансовая Лизинговая Компания" (ФЛК) поставили авиаперевозчикам следующую технику: "Красноярским авиалиниям" два Ил-96, один Ту-204-100 и один Ту-214, компании Cubana de Aviacion - три Ил-96, "Владивосток Авиа" - четыре Ту-204-300, "Дальневосточным авиалиниям" (Дальавиа) - пять Ту-214, "Якутии" - один Ан-140. Кроме того, завершено строительство первого Ту-214 из десяти заказанных "Трансаэро" и первого из трех кубинских Ту-204СЕ. Стоит также помнить, что партия из пяти китайских Ту-204-120СЕ обрела жизнь благодаря лизинговой компании Sirocco Aerospace International. К настоящему времени завод "Авиастар" завершил постройку двух и заканчивает работы на трех машинах для КНР.

Среди итогов работы авиационных лизинговых компаний - стабилизация производства на минимальном уровне, обеспечивающем безубыточность и сохранение количества рабочих мест. Речь идет о трех заводах России, выпускающих магистральные самолеты, - это ВАСО (Воронеж), "Авиастар" (Ульяновск) и КАПО (Казань). В течение рассматриваемого периода ВАСО построило пять Ил-96, "Авиастар" - восемь Ту-204, КАПО - семь Ту-214.

Пожалуй, наиболее показателен пример ВАСО. Получив первые платежи от ИФК и НРГ в 2003 г. (а то был самый "провальный" год, в течение которого предприятие не смогло передать заказчикам ни одного самолета), завод уже в середине 2004-го поставил два Ил-96 "Красноярским авиалиниям", один "ил" на Кубу в 2005-м и еще два - в 2006-м. В этом году два Ил-96 уйдут в "Атлант-Союз", и один - в ГТК "Россия". Словом, воронежцы вышли на устойчивый выпуск двух широкофюзеляжных самолетов в год. Конечно, это очень мало в сравнении с авиагигантами в Тулузе и Сиэтле. Но достаточно для своевременной выплаты заработной платы десяти тысячному коллективу предприятия.

До "запуска" государственной программы поддержки авиализинга воронежский завод месяцами простаивал по причине отключения (за неуплату) электроэнергии и водоснабжения. Задолженность по заработной плате составляла три месяца и более. Фактически ВАСО умирало. Сегодня же, несмотря на пока еще скромный темп производства самолетов, предприятие вернулось к жизни. По итогам 2006 г. ВАСО практически вышло на безубыточный характер производства. Сегодня в строительстве находятся девять самолетов

(Ил-96-300, семь - Ил-96-400), в том числе пять заложенных уже после "запуска" программы государственной поддержки авиационного лизинга (первый из них - во втором квартале 2006 г., с завершением в середине 2008 г.). Кроме того, ВАСО завершило подготовку производства продукта нового поколения - большого регионального самолета Ан-148. Первые две машины соберут уже в текущем году, а еще десять - в следующем. Начиная с 2010 г. производство выйдет на расчетный темп в 24 единицы. Бизнес-план предприятия, утвержденный президентом ОАК Алексеем Федоровым, предусматривает диверсификацию производства: 50% загрузки даст программа Ан-148, 25% - Ил-96, остальное - выпуск компонентов для Superjet-100, МС-21 и перспективных самолетов для военно-транспортной авиации.

Стабилизация ситуации на воронежском заводе произошла за счет заказов ИФК. Лизинговая компания финансирует 80% всех заводских программ. Аналогичная картина наблюдается и на ульяновском заводе. В начале 2006 г. ИФК подписала с ВАСО и "Авиастаром" соглашения по строительству 10 Ил-96 и 13 Ту-204 с поставкой в течение 2007-2008 гг. и первой половины 2009 г. Эти заказы дали "Авиастару" возможность закладки новой партии Ту-204 (с "нулевого цикла") во втором квартале 2006 г. Первая из этих машин выйдет из ворот сборочного цеха в конце этого года.

В случае с "Авиастаром" доля лизинговой компании в общем объеме заказов завода достигает 60%. Остальное дают работы по достройке новых Ан-124-100, восстановительному ремонту и модернизации парка уже находящихся в эксплуатации "Русланов". Как и ВАСО, ульяновское предприятие сегодня не имеет просроченной задолженности. Это обстоятельство позволило заводу брать кредиты у российских и зарубежных банков на достройку Ту-204-300 для "Владивосток Авиа" и Ту-204-120СЕ для КНР.

Положительным образом отразилась реализация государственной программы поддержки авиационного лизинга на судьбе и других ключевых предприятий, в том числе Казанского АПО и Пермского моторостроительного комплекса (ПМК). С 2001 г. все магистральные самолеты, собранные в Казани, реализовались только по лизинговым проектам ФЛК. В результате предприятие смогло решить проблему обеспечения серийности выпуска самолета нового поколения Ту-214. КАПО заложило 11 новых планеров и ведет подготовку к закладке еще двадцати.

Поскольку Ил-96, Ту-204 и Ту-214 оснащаются пермскими двигателями ПС-90, заказы лизинговых компаний фактически позволили ПМЗ перезапустить серийное производство моторов данного семейства. Уже выпущено несколько десятков новых моторов по заказам лизинговых компаний (а именно они, а не самолетостроительные заводы напрямую покупают двигатели для комплектации вновь построенных "илов" и "ту"), МО России (для ремоторизации Ил-76, а также комплектации Ту-214, заказанных военным ведомством) и по линии ВТС (для комплектации индийских самолетов ДРЛО А-501, контрактованных через ФГУП "Рособоронэкспорт"). Если правительство

даст старт реализации производственной программы ОАК, то ПМЗ планирует выпускать ежегодно до ста моторов семейства ПС-90, в том числе новые версии ПС-90А1 (повышенной тяги), ПС-90А2 (увеличенный ресурс за счет импортных комплектующих) и др.

Объемы основной деятельности ИФК и ФЛК год от года увеличиваются. Реализация уже подписанных контрактов с авиакомпаниями позволит нарастить объем их бизнеса до 2,5 млрд. долларов. Дальнейшая перспектива связана с реализацией производственной программы национального объединения авиастроителей России, объявленной 29 января.

В настоящее время руководство страны стоит перед выбором. Либо сохранить государственную поддержку гражданского сектора авиастроения в объемах предыдущих трех лет (на уровне 6 млрд. рублей ежегодно, вкладываемых в акционерный капитал ИФК и ФЛК), либо увеличить ее в несколько раз с тем расчетом, чтобы промышленность смогла перейти от безубыточного производства к прибыльному. В первом случае решается ограниченная задача по поддержке 30 тыс. рабочих мест на трех крупнейших авиазаводах и до 100-150 тыс. на смежных предприятиях. При этом технологическое отставание от мировых лидеров будет нарастать. Выбор на увеличение государственного финансирования отрасли предполагает значительное увеличение темпа строительства магистральных самолетов (до 25 начиная с 2010 г.). Сначала это будут обновленные варианты Ил-96 и Ту-204, а затем (в 2013-2015 гг.) им на смену придет продукт нового поколения в виде МС-21. Задача по реализации такого количества самолетов на свободном рынке может оказаться более сложной, чем производственная. Логика подсказывает: авиаперевозчики будут брать отечественную технику только тогда, когда предложение по ней окажется выгоднее. Важное значение, кроме стоимости единицы продукции, имеют предложения по финансированию сделок и послепродажному обслуживанию приобретаемой техники.

Западные производители имеют в своем арсенале богатый набор средств по продвижению собственной продукции. Особое место в нем занимают специализированные компании или подразделения (бизнес-юниты) головной фирмы. Стоит упомянуть Boeing Capital, General Electric Capital Aviation Services (GECAS), Airbus Assets Management, United Technologies Finance (UTF). Наше национальное объединение авиастроителей, как следует из мирового опыта, также должно иметь аналогичную компанию (бизнес-юнит) в своей структуре. В противном случае ОАК окажется уязвимым по отношению к западным конкурентам и вряд ли сможет эффективно бороться с ними за покупателя на глобальном рынке. Казалось бы, факты неумолимо говорят в пользу "лизинговой бизнес-единицы" в составе ОАК и за продолжение общей линии на государственную поддержку системы авиационного лизинга. Однако же находятся "специалисты", которые на полном серьезе "ищут альтернативу" общемировой практике. Они ставят вопрос о том, кого в первую очередь должно "спонсировать" государство: лизинговую компанию, авиакомпанию или непосредственно заводы-производители?

Данный вопрос "возник" сразу после объявления амбициозных производственных планов ОАК, предусматривающих государственную поддержку авиастроительной отрасли в размере 6-7 млрд. долла-

ров. Не по этой ли причине "вдруг" появилась толпа "жаждущих и страждущих", готовых "освоить" столь немалые средства за счет государственного бюджета?! Если пример англосаксонского мира выглядит недостаточно убедительным, обратимся к опыту нашей страны в других отраслях. В России созданы и успешно работают ОАО "Росагролизинг" (сумма активов - 27 млрд., реализация сельскохозяйственной техники) и ОАО "Росдорлизинг" (автомобильный и железнодорожный транспорт, горнодобывающая индустрия и энергетика). В целом эти структуры обеспечивают решение задач, поставленных перед ними государством, в конкретных отраслях народного хозяйства.

При этом лизинговые компании сумели привлечь дополнительные средства с финансового рынка. На разных этапах реализации своих программ ФЛК использовала средства банка "Зенит", Сбербанк и АКБ "Еврофинанс Моснарбанк". А топ-менеджеры ИФК утверждают, что на каждый бюджетный рубль, вложенный в акционерный капитал компании, приходится более трех рублей вложений и кредитов Национального Резервного Банка, Сбербанка, ВТБ, Внешэкономбанка и др.

Как показал и зарубежный, и наш собственный опыт, лизинговые схемы - наименее "коррупционно емкие". Прежде всего потому, что обеспечивают максимальную возможную прозрачность финансовых потоков. Для специализированных финансовых структур (- коими, наряду с банками, и являются лизинговые компании) контроль над денежными потоками - основной вид деятельности. Тогда как заводы-производители и авиакомпании занимаются, соответственно, выпуском товарной продукции и перевозкой людей и грузов. Как правило, лизинговые компании - это открытые акционерные общества, где свои доли имеют как государственные, так и частные инвесторы. Как показывает практика, частные инвесторы весьма тщательно следят за целевым использованием средств компании, поскольку от этого зависит их собственный доход.

Положительные итоги работы компаний "Росагролизинг", "Росдорлизинг", ИФК, ФЛК и других специализированных структур подобного рода подтолкнули государственные органы и их партнеров из бизнес-среды к расширению области действия лизинга. В частности, собственная лизинговая компания образована в структуре "Оборонпрома" ("Оборонпромлизинг"). Она займется финансированием программ отечественных вертолетостроителей. А совсем недавно была озвучена идея создания специальной лизинговой компании для реализации новых крупнотоннажных морских судов. Напомним, что на совещании в Кремле 9 марта было принято решение о создании Объединенной судостроительной корпорации. Есть мнение, что мощное национальное объединение кораблестроителей должно иметь не только современные судостроительные заводы (такие, как проектируемая верфь на Балтике, способная строить суда дедвейтом до 80-100 тыс. тонн, а также блоков-модулей для последующей сборки танкеров водоизмещением до 300 тыс. тонн), но и необходимые финансовые инструменты для реализации их продукции на мировом рынке.

Владимир КАРПЮЗОВ

*источник: газета "ВПК"
21.03.07*

ВЫСШИЙ САБОТАЖ

Генеральный директор ОАО "Саратовский авиационный завод" Александр Ермишин, не согласившись с введением на предприятии процедуры внешнего управления, отказывается покинуть свой пост. Внешний управляющий ЗАО "Саратовский авиационный завод" (САЗ) Феликс Шепскис считает необоснованной отсрочку своего вхождения в должность, обвиняет в банкротстве предприятия господина Ермишина и обещает вывести САЗ из кризиса. Эксперты усомнились в перспективности планов господина Шепскиса.

Вчера генеральный директор ЗАО "Саратовский авиационный завод" Александр Ермишин, отстраненный от занимаемой должности 13 марта в связи с введением на предприятии процедуры внешнего управления, отказался покинуть свой пост. Назначенный арбитражным судом внешний управляющий Феликс Шепскис не смог приступить к своим обязанностям. Как рассказал "Ъ" господин Шепскис, экс-директор завода потребовал от него "письменный вариант судебного решения по делу, который будет изготовлен в арбитраже не раньше 20 марта". Внешний управляющий называет желание бывшего главы авиазавода "задержаться в собственном кресле еще на недельку" "неадекватным и непонятным", поскольку со вчерашнего дня господин Ермишин по закону лишен права подписи.

Напомним, процедура наблюдения, а следом и внешнего управления была введена на заводе по инициативе основного кредитора, "Газпрома". В 2004 году "дочка" "Газпрома", ООО "Газкомплекстимпекс", заказала на САЗе пять самолетов Як-42, выплатив в качестве аванса 335 млн. рублей. В предусмотренный договором срок полностью оплаченный самолет собран не был, а руководство завода объяснило "недострой" отсутствием необходимых для этого средств. 30 января, по истечении семимесячного срока действия процедуры наблюдения и неурегулирования конфликта между САЗом и кредиторами, саратовский арбитражный суд по просьбе областного правительства, гарантировавшего появление в этот срок кредитоспособного инвестора и нивелирование проблемы, принял решение продлить процедуру наблюдения на заводе сначала до 6-го, а потом до 13 марта. Областные власти не сумели решить долговую проблему САЗа за отпущенные ей на это 40 дней. Внешний управляющий господин Шепскис убежден, что за 18 месяцев, предусмотренных законом, ему удастся восстановить платежеспособность предприятия, рассчитаться с кредиторами и сохранить при этом имущественный комплекс завода. "Единственным тормозом завода, мешавшим ему за 20 лет встать на ноги, был господин Ермишин - некомпетентный и совершенно неквалифицированный менеджер, - считает господин Шепскис. - С его уходом дела на САЗе наладятся".

По словам внешнего управляющего, он уже наметил основные пути выхода предприятия из затянувшегося кризиса. Разрабатываемый им план в течение месяца должен быть утвержден кредиторами и направлен в арбитраж. В частности, господин Шепскис намерен при поддержке областной власти "восстановить хорошие отношения с дочерними структурами "Газпрома", которые являются основными потребителями услуг САЗа". Большое количество самолетов Як-40 и Як-42 из авиапарка компании требуют ремонта, провести его можно только в Саратове, - пояснил он. - Возможно, удастся договориться и с "Газпром-Авиа" о достройке заказанных компанией шести самолетов, стоящих в ангарах завода". По словам господина Шепскиса, ранее эту достройку сдерживало именно "нежелание бывшего гендиректора нормально работать с заказчиком". "Реализация этого проекта и последующая продажа самолетов, каждый из которых стоит порядка \$18 млн., позволит САЗу расплатиться с кредиторами и выйти на рентабельный уровень развития", - полагает внешний управляющий.

Не исключено, что при помощи "Газпрома" будет решаться вопрос о включении САЗа в Федеральную авиакомпанию. О своей поддержке политики внешнего управляющего заявило вчера областное правительство. "Министерство промышленности и энергетики планирует взаимодействовать с Феликсом Шепскисом и федеральными структурами при формировании плана внешнего управления САЗом и в его последующей реализации, отставив такие приоритеты, как недопущение социальной напряженности в коллективе, сохранение рабочих мест и производства", - заявил первый заместитель руководителя ведомства Владимир Желудков. При этом он напомнил, что "по оценке независимых экспертов, анализировавших ситуацию на заводе во время процедуры наблюдения, непрофильных активов предприятия хватит для погашения задолженности перед кредиторами без ликвидации производства".

Александр Ермишин от комментариев вчера отказался. Адвокаты господина Ермишина уже подали на решение саратовского арбитражного суда апелляционную жалобу в Федеральный арбитражный суд в Казани. Рассмотрение дела запланировано на 28 марта. Между тем, эксперты довольно скептически относятся к планам господина Шепскиса. "Говорить о пользе введения внешнего управления на САЗе можно только после утверждения его плана вывода завода из кризиса. Нужно время, чтобы посмотреть, как он будет решать проблемы предприятия, станет ли отстаивать интересы заводчан или исключительно "Газпрома", - отметил первый заместитель генерального директора по финансово-экономическим вопросам ФГУП "НПП "Алмаз" Евгений Мурашев. - Ни для кого не секрет, что внешние управляющие нередко занимаются сразу десятком предприятий, и на каждое конкретное у них просто не хватает времени".

Татьяна НИКИТИНА

источник: газета "Коммерсантъ-Волгоград"
15.03.07

ПЕРМСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

14 марта 2007 года состоялась встреча генерального директора ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" Валерия Жеглова с руководителями ведущих средств массовой информации Пермского края.

В частности, в беседе приняли участие главный редактор газеты "Коммерсант-Прикамье" Вячеслав Суханов, заместитель главного редактора газеты "Звезда" Сергей Журавлев, обозреватель еженедельника "Капитал-Weekly" Ирина Гилева, главный редактор газеты "Новый компаньон" Игорь Лобанов, главный редактор газеты "Известия-Пермский край" Петр Кравченко, выпускающий редактор радиостанции "Эхо Москвы" в Перми Роман Попов и коммерческий директор радиостанции "Эхо Москвы" в Перми Юлия Разумовская.

Во время беседы были затронуты наиболее важные и актуальные темы перспектив развития двигателестроительной отрасли России вообще и пермского моторостроения в частности, о соотношении авиационного и промышленного двигателестроения в деятельности Пермских моторов, экологические проблемы предприятия и т.д.

В. Жеглов сообщил представителям СМИ о планах пермских моторостроителей на ближайшие годы. Мониторинг потребностей авиастроительного рынка России, регулярно проводимый специалистами ОАО "Ильюшин Финанс Ко." и других заинтересованных структур, позволяет с уверенностью говорить о том, что до 2015 года авиапрому потребуется около 160 двигателей ПС-90А2 пермского производства. Сотрудничество "Пермского моторного завода" с "ИФК" не ограничивается заказом новых двигателей. Крупнейшая лизинговая компания страны уже профинансировала разработку двигателя ПС-90А1 с тягой до 17 400 кгс. Руководитель Пермского моторостроительного комплекса подтвердил журналистам, что первые двигатели ПС-90А1 должны быть установлены на самолете Ил-96-400Т уже в 2007 году. Сегодня между "Пермским моторным заводом" и "Ильюшин Финанс Ко." ведутся переговоры о создании более 20 таких двигателей до 2015 года.

Отвечая на вопросы ведущих журналистов Пермского края о последних достижениях в производстве двигателей промышленного применения, В. Жеглов отметил ввод в эксплуатацию газотурбинной установки ГТУ-25П на компрессорной станции "Игринская" ООО "Пермтрансгаз". "Этот факт стал значительным событием в жизни не только пермских моторостроителей, но и специалистов "Газпрома", так как подобного оборудования для перекачки газа в нашей стране, да и в мире до сих пор не производилось", - подчеркнул глава "Пермских моторов". Коэффициент полезного действия этой установки уникален для машин единичной мощностью 25 МВт и составляет почти 40%.

Обеспечение ведущих ответственных компаний топливно-энергетического комплекса энергоресурса-

ми - актуальная, первоочередная проблема современной России. Пермские двигателестроители активно включились в ее решение. В настоящее время доля предприятий пермского моторостроительного комплекса на российском рынке газотурбинных электростанций в классах мощности 2,5-30 МВт составляет около 15%. Наиболее перспективным его сегментом на ближайшие 5-7 лет считается разработка и производство энергетических машин единичной мощностью 12-30 МВт. Для успешного освоения данного рынка и расширения своей доли до 20-25% пермским двигателестроителям необходимо не только реализовывать инвестиционные проекты по созданию "пэкиджа" на базе двигателя ПС-90А, но и осуществлять функции компании-системного интегратора (то есть, по сути осуществлять строительство электростанций "под ключ" на объектах заказчика). По словам В.Жеглова у "Пермских моторов" уже есть подобный опыт производства газотурбинных электростанций серии "Урал" для предприятий Башкирии, Иваново, Тюмени, Сургута, Соликамска. Среди последних энергетических объектов - итальянский город Адриа, куда поставлены два энергоблока на базе электростанций "Урал-4000", и пермская ТЭЦ-13, в состав которой войдет первая газотурбинная электростанция мощностью 16 МВт.

Руководство Пермского моторостроительного комплекса неустанно заботится об экологическом состоянии сточных вод предприятий. Для решения экологических проблем специалистами ПМК разработана Концепция строительства и реконструкции объектов системы водного хозяйства основной промплощадки, так называемый проект "ЭКОСТОК", который и был представлен журналистам. На реализацию этого проекта Пермский моторостроительный комплекс готов потратить более 250 млн. рублей до 2012 года.

По словам В. Жеглова, движущая интеллектуальная сила "Пермских моторов" - конструкторское бюро "Авиадвигатель". Оно стало центром реализации национального проекта - создания нового семейства авиационных двигателей на базе единого газогенератора. Перспективные наработки пермской конструкторской школы позволили нашим специалистам не только инициировать, но и возглавить проект.

Основной двигатель нового семейства - двухконтурный 12-тонный ПС-12 - сейчас находится на стадии эскизной разработки и предлагается для нескольких российских авиационных программ, в частности, для оснащения перспективного среднемагистрального пассажирского самолета МС-21. Кроме того, предполагается установка ПС-12 на совместном российско-индийском многоцелевом транспортном самолете МТА. Новый двигатель будет обладать на 6-13% лучшей топливной эффективностью и на 15-20% более низкой стоимостью жизненного цикла по сравнению с существующими и перспективными двигателями подобного класса.

*источник: компания "Пермский моторостроительный комплекс"
15.03.07*

КОМПЛЕКСЫ ОБОРОНКИ

Эксперты о главных проблемах российской военной индустрии.

Комитет Государственной думы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям за "круглым столом" обсудил проблему законодательного обеспечения структурных преобразований в оборонно-промышленном комплексе и развития оборонных отраслей промышленности. Для обсуждения были приглашены депутаты обеих палат российского парламента, представители федеральных органов исполнительной власти, аппарата правительства, Военно-промышленной комиссии, Торгово-промышленной и Счетной палат, руководители оборонных холдингов и других организаций оборонно-промышленного комплекса. Сегодня мы предоставляем слово некоторым из них.

"НЕ ПРОИЗВОДЯ ГРАЖДАНСКУЮ ПРОДУКЦИЮ, ОРГАНИЗАЦИИ ОПК ТАК И БУДУТ СИДЕТЬ НА ИГЛЕ ГОСОБОРОНЗАКАЗА"

Мартин Шакум, председатель комитета Госдумы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям:

- Россия обладает всеми видами современного оружия, не уступающего - пока - мировым аналогам. Однако в его производстве накопилось много проблем. Необходимо техническое перевооружение предприятий оборонно-промышленного комплекса (износ основных фондов - 70%), сохранение и развитие критических технологий, часть которых утеряна, требует решения проблема банкротства организаций ОПК, сохранения и качественного улучшения кадрового потенциала (средний возраст работающих 50-55 лет). Доля продукции ОПК по государственному оборонному заказу не превышает 20%.

Количество убыточных организаций оборонного комплекса достигло опасного для национальной безопасности уровня. Объемы вооружения и военной техники (ВВТ) в денежном выражении увеличиваются часто не за счет количества или нового качества товара, а за счет изменения цены. На некоторые виды ВВТ цены за три года выросли втрое-вчетверо.

Организации ОПК должны стать восприимчивыми к условиям рынка, нужны профессиональные менеджеры, нужно качественно изменить структуру производства, оставив за основу конкурентоспособную и востребованную рынком гражданскую продукцию и продукцию двойного назначения. Необходимо создать условия, при которых выгодно производить гражданскую продукцию. Иначе организации ОПК так и будут сидеть на игле гособоронзаказа. И здесь не обойтись без инвестиций частного капитала.

Предприятия оборонки необходимо трансформировать в рыночно-ориентированные и бизнес-ориентированные предприятия. Реализовать такую политику способны крупные холдинги, обладающие необходимыми оборотными средствами и научно-технологическим потенциалом. Такие холдинги станут инвестиционно привлекательными и для бизнес-со-

общества, если завершить процесс реструктуризации избыточных мощностей, капитализировать активы, сконцентрировать научно-технологический потенциал на приоритетных направлениях, а в цене продукции увеличить долю интеллектуальной добавочной стоимости

Попытки осуществить все это предпринимались не раз, однако все они не увенчались успехом. Например, федеральная целевая программа реформирования и развития оборонно-промышленного комплекса на 2002-2006 годы предусматривала создание свыше 50 интегрированных структур и 20 федеральных казенных предприятий. Эти последние созданы, а план по холдингам серьезно недовыполнен. В 2005-2006 годах планировали создать 21 интегрированную структуру - создано лишь пять.

"ДОЛЯ ИНОСТРАННОЙ КОМПОНЕНТНОЙ БАЗЫ ЗАШКАЛИВАЕТ"

Юрий Коптев, директор департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго:

- В соответствии с программой развития оборонно-промышленного комплекса было принято решение о создании и последующем расширении крупных интегрированных структур, которые объединили бы более 180 важнейших предприятий и организаций ОПК. Однако логика создания таких структур принципиально поменялась, и вместо вертикально интегрированных структур в основных отраслях сегодня создаются горизонтально интегрированные структуры - по конечной продукции.

В последние полтора года выработан ряд программ: по национальной технологической базе, промышленной утилизации, уничтожению запасов химического оружия, развитию гражданской авиационной техники, глобальной навигационной системе ГЛОНАСС, утверждены комплексная федеральная космическая программа и программа развития российских космодромов, стратегия развития авиационной промышленности.

Однако их статус как межведомственных документов не определен, хотя каждая программа - это комплекс мероприятий, ориентированных на поддержку как гражданских, так и военных проектов. Одним из основных является перспективный авиационный комплекс пятого поколения. Ожидается также, что уже в марте будет принято решение о программе стартового выпуска до 2012 года 150-180 гражданских самолетов.

Объединенная авиастроительная корпорация (-ОАК) провела консультации с 18 российскими авиакомпаниями-перевозчиками, в результате подтверждена потребность в 160 самолетах различных марок. В том числе реабилитирована программа серийного производства самолета Ту-334. В прошлом году авиационная промышленность продемонстрировала самые высокие темпы развития, дав прирост 127,3% - больше, чем любая отрасль оборонно-промышленного комплекса.

Судостроительная промышленность, учитывая зарубежные военные контракты, также демонстрировала очень высокие темпы развития. Но в прошлом году эта отрасль "выдала" только 84% от предыдущего года. Сегодня судостроительная промышленность имеет лишь 5,8% внутренних заказов от того, что размещают наши судоперевозчики, - главным образом за рубежами России.

Динамично развивающиеся авиация и космическая отрасль опираются на серьезную финансовую поддержку государства, которая в рамках федеральных целевых программ и отдельных мероприятий исчисляется многими сотнями миллиардов рублей. Судостроительная промышленность до недавнего времени не имела такой поддержки и была ограничена лишь участием в реализации программы развития оборонно-промышленного комплекса.

На заседании президиума Госсовета в феврале первый вице-премьер Сергей Иванов предложил субсидировать судостроение - как это делается во всем мире. В середине марта состоялось решение о создании объединенной судостроительной корпорации, однако только на оценку активов входящих в холдинг предприятий понадобится не меньше года.

Однако базис всего оборонно-промышленного комплекса - электронная промышленность. Не секрет, что сегодня и в гражданской продукции, и в продукции государственного оборонного заказа доля иностранной компонентной базы зашкаливает - более 60-70%. В рамках программы "Развитие национальной технологической базы" реализуется подпрограмма развития отечественной электронной компонентной базы. По поручению президента страны и решению Совета безопасности эта подпрограмма превращается в самостоятельную программу, ориентированную на период до 2015 года и охватывающую не только микроэлектронику, но и радио-, приборостроение.

Идет работа над стратегией развития и реформирования промышленности боеприпасов в спецхимии. В основе - создание казенных предприятий. Это значительно подправит положение отрасли. В 2007 году по плану будут созданы 22-23 казенных предприятия - в основном наиболее критичные пороховые и боеприпасные. Именно там очень большие основные производственные фонды, которые пока не используются, но которые приходится содержать. Военно-промышленная комиссия эти действия одобрила, до нынешнего лета оборонпром окончательный вариант документа представит в правительство.

В промышленности общих вооружений разрабатываются предложения также по созданию интегрированных структур. Частично эти предложения вынесены на рассмотрение межведомственной правительственной комиссии, которую возглавляет глава Минпромэнерго Виктор Христенко.

Правительством рассмотрен пакет документов по проекту федерального закона "О порядке осуществления в Российской Федерации иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности". Это может существенно ускорить развитие ОПК. Правительство уже приняло ряд мер по предупреждению банкротства оборонных предприятий. Создана специальная комиссия, которая уже на первых шагах показала, что может существенно стабилизировать

ситуацию. Минпромэнерго в соответствии с поручением правительства выработало порядок определения состава затрат, что позволит формировать единые подходы к определению себестоимости продукции ОПК. Военно-промышленная комиссия потребовала пересмотреть график законодательства в сфере ОПК. Проект документа из 30 пунктов уже подготовлен, он охватывает практически все направления деятельности предприятий, включая налоговое, земельное законодательство, вопросы размещения оборонного заказа. Вероятно, в ближайшее время будет разработано еще несколько законопроектов.

"МИКРОЭЛЕКТРОННОЕ ПРОИЗВОДСТВО В РОССИИ ОКАЗАЛОСЬ В ЧАСТНЫХ РУКАХ"

Юрий Борисов, начальник управления радиоэлектронной промышленности и систем управления Федерального агентства по промышленности:

- Мировой радиоэлектронный комплекс в денежном выражении в 4,4 раза объемнее, чем вся нефть и нефтепродукты. В России эти пропорции пока не соблюдаются. Из финальной продукции нашего ОПК в сфере электроники можно назвать разве что несколько систем ПВО и управления. Сегодня радиоэлектронный комплекс России объединяет 366 предприятий (хотя в реестре оборонно-промышленного комплекса их более 600), свыше 300 тыс. работников, из них 100 тыс. - научные. Объем продукции за 2006 год - 112 млрд. рублей.

В военной области мы выпускаем свыше 20 тыс. различных изделий: микроэлектронные, СВЧ-техника (вакуумные, твердотельные и полупроводниковые приборы), пассивная элементная база, силовая электроника и так далее. К началу 90-х годов отставание России в технологиях было примерно один-два порядка: если мировая электроника работала на уровне 0,5 микрона, то российская - 1,0 микрона. К 2004 году это отставание составило уже три-четыре порядка. Отставание во времени соответственно 5-6 и 15-20 лет. Регресс налицо.

Элементная компонентная база на российском рынке сложилась к 2005 году в пропорции: 65% - импорт, 35% - отечественная продукция. А в микроэлектронике этот баланс составил 10 к 90. Речь идет уже о технологической, информационной безопасности России, электронная промышленность которой находится в глубоком структурном и технологическом кризисе.

Начиная с апреля прошлого года и президенту, и Военно-промышленной комиссии, и правительству была представлена стратегия развития электронной промышленности России и конкретные программные мероприятия, связанные с реанимацией отрасли.

Главное в этой стратегии - завоевание позиции на новых рынках, отвоевание у западного производителя той доли, которую Россия практически потеряла. Рынок электронной комплектной базы (ЭКБ), по прогнозам, к 2011 году утроится и составит свыше 3 млрд. долл., на нем появляются новые ниши.

В то же время рынок специальной, то есть военной, электроники сузится примерно до 25-30% и не будет, как раньше, играть ключевую роль, не обеспечит загрузку предприятий радиоэлектронного комплекса.

Но появляются интересные сегменты на гражданском рынке. В первую очередь это средства радиочастот и модификации. Более понятным языком - электронные паспорта, электронные метки, электронные документы. Кроме того, Россия переходит на цифровой формат вещания - DVD. К 2015 году этот сегмент российского рынка оценивается в 25 млрд. долл. Из них только пять - профессиональное оборудование: сеть приемно-передающих центров по всей стране. Остальные 20 млрд. - потребительский рынок.

Еще один сегмент рынка электроники - глобальная спутниковая навигационная система (ГЛОНАСС). Ее ценность для производителей заложена в количестве и стоимости продаваемого навигационного оборудования, с помощью которого потребитель сможет определить свое местоположение на местности. Этот сегмент рынка до 2011 года прогнозируется в 700 тыс. приборов.

В стратегии развития отрасли выбраны приоритетные направления, исходя из обеспечения информационной и технологической безопасности страны. Среди приоритетов - СВЧ-техника. Ее нельзя купить на открытом рынке, поскольку эта техника определяет характеристики военных систем - локационных станций, систем ПВО, авиации (истребитель пятого поколения более чем наполовину состоит из авионики). Новое направление - микросистемотехника. Россия, как известно, космическая и ядерная держава. И именно в этих сферах требуется специальная элементная база. У нас есть реальный шанс на этом сегменте сыграть, тем более что технологические нормы здесь не ультрасовременные - на уровне 0,35 микрона.

Основные активы микроэлектронных производств в России оказались в частных руках, поэтому весьма актуальным выглядит принцип государственно-частного партнерства. Учитывая осуществляемые нынче национальные проекты и роль в них электроники, в России надо бы построить не одну и не две электронные фабрики. А современная электронная фабрика начинается, по крайней мере, с 1-3 млрд. руб. Такое производство становится рентабельным, когда оно массовое. Еще одно новое направление - нанотехнологии. Задумано и создание сети дизайн-центров. Именно в них формируется интеллектуальная собственность, конструкторская документация будущих изделий.

Отрасль радиоэлектроники за 2006 год дала 115% роста против 108% в 2005 году и отстала только от авиационной промышленности. Но чтобы обеспечить сбалансированное развитие других отраслей промышленности, темпы радиоэлектроники как базовой для остальных должны быть 20-25%. В 2007 году, введя среднесерийное микроэлектронное производство, мы перешагнем сразу несколько этапов отставания. Доведя в 2008-2009 годах технологический уровень до 0,09 микрона, мы уже не будем в хвосте мировой электроники. Но необходимы нулевые ставки НДС и таможенных пошлин на технологическое оборудование, не производимое в России. Иначе окупаемость наших проектов возрастет в среднем на год.

"ЗА ИНТЕГРАЦИЕЙ ИДЕТ МОНОПОЛИЗАЦИЯ"

Николай Первушин, сотрудник управления начальника вооружения Минобороны России:

- Управление начальника вооружения Минобороны России как заказчик продукции военного назначения озабочено повышением мобилизационной готовности промышленности. Первая проблема здесь - монополизация, невольно следующая за процессом интеграции. В ряде случаев монополисты, необоснованно повышая цены, фактически срывают проведение договорной кампании. Действующее законодательство хотя и позволяет выходить из этого положения, однако процедуры требуют очень большого времени и достаточно запутанны.

Мы за долгосрочные, 3-4-летние государственные контракты. Размещать государственный оборонный заказ на основе долгосрочных контрактов мешает 72-я статья Бюджетного кодекса. Имеющиеся в ней ограничения позволяют заключать такие контракты только на продукцию с технологическим циклом производства более одного года. В эту статью планируется вносить изменения, но как оказалось, с увеличением этого срока. Если это так, то все планы заказчика могут остаться благими пожеланиями.

"СЕГОДНЯ НЕТ НЕПРОБЛЕМНЫХ КОНТРАКТОВ"

Александр Бриндиков, руководитель группы советников генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт", президент Лиги содействия оборонным предприятиям:

- Предприятия оборонки уже не способны выполнять то количество заказов, которое предлагают заказчики - силовые ведомства. Угрожающая ситуация и с качеством продукции, которую выпускает оборонка. Сегодня, по сути дела, нет проблемных контрактов по качеству. Более того, не выдерживаются сроки изготовления той или иной продукции. Отечественная промышленность не может удовлетворять тем требованиям, которые предъявляет заказчик. Давно назрело технологическое перевооружение отечественной промышленности. Уже обозначилась опасная тенденция - участие западных поставщиков по комплектующим и элементной базе.

Сегодня действует ограничение по пребыванию продукции на таможенной территории - два года. А ряд работ по ремонту, строительству в интересах иностранных заказчиков (главным образом в судостроительной промышленности) эти сроки превышает. В итоге в работе на проданном Индии авианесущем крейсере "Адмирал Горшков" проблемы начнутся уже этим летом. Проект закона, позволяющего пребывать на таможенной территории свыше двух лет, прошел первое чтение в Думе и отправлен на согласование некоторых позиций в правительство, и снова пошла задержка.

Анализ сегодняшнего состояния ОПК показывает: чтобы иметь конкурентоспособную промышленность, у России есть 3-4 года.

"НИКТО НЕ ЗНАЕТ, ЧЕМ ЗАНИМАЮТСЯ ДВЕ ТЫСЯЧИ НАУЧНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ"

Евгений Каблов, генеральный директор ФГУП "ВИАМ":

- Положение науки, которая занимается исследованиями, связанными с двойным применением

образцов военной и специальной техники, весьма сложное. Нет четкого определения, что собой представляет госсектор науки, его состав, структура и принципы государственной поддержки. И - что собой представляет корпоративная наука.

Хотя правительством утверждена стратегия развития науки и инноваций. Считается, что, например, ФГУПы априори относятся к госсектору науки. Но это неправильно. К госсектору учреждение надо относить исходя из функций, которыми наделяет государство ту или иную научную организацию. Их сейчас в России более 2 тыс. И точно никто не знает, чем каждая из них занимается. Хотя президент поручил провести инвентаризацию научных организаций и утвердить их госреестр, этого не было сделано. Сейчас в Думе готовятся поправки в федеральный закон "О науке и научно-технической политике". Ассоциация государственных научных центров подготовила соответствующее предложение.

В декабре 2006 года президент дал задание правительству подготовить предложения по созданию крупных национальных исследовательских центров, которые должны нести всю ответственность за разработки и исследования по приоритетным направлениям науки и техники. Но уже делаются попытки поменять эти центры корпоративной наукой, исключив полностью госсектор. Однако никогда бизнес не будет вкладывать деньги в долгосрочные и перспективные исследования. Поэтому исследования, которые определяют обороноспособность и развитие военной техники, должны финансироваться через государственный сектор науки.

Ключевой вопрос развития оборонно-промышленного комплекса - подготовка и закрепление высококвалифицированных научных кадров, специалистов высшего и среднего звена. Государство выпустило его из-под контроля. В СССР в каждом союзном министерстве было управление подготовки кадров. Ведь технологическое переоснащение предприятия возможно, если специалисты будут способны воспринимать новую технику и технологии. Профессиональное техническое образование передано субъектам федерации, и эти учебные заведения стали готовить юристов, экономистов, бухгалтеров... Профессионально-техническим училищам надо вернуть их прежний профиль.

Необходимо принять закон "О целевой контрактной подготовке кадров для оборонно-промышленного комплекса". Вуз и предприятие ОПК заключают договор: студент после окончания вуза будет работать на этом предприятии 4-5 лет. Предприятие дополнительно платит вузу за корректировку учебного плана, увеличение объема преподавания по специальной программе, а студент получает дополнительную стипендию. Молодой специалист участвует в льготной ипотеке. Подобная система внедряется сейчас Министерством обороны.

Оборонщики все настойчивее выступают против двухуровневой системы образования (бакалавр и магистр). Для инженерной системы подготовки это гибельный путь. Надо сохранить одноуровневую систему подготовки инженерных кадров до пяти лет. Необходимо хотя бы для оборонных предприятий сохранить советскую инженерную систему подготовки.

"ВСЕ ПРОГРАММЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ СУДОСТРОЕНИЯ ЗАКОНЧИЛИСЬ ПОЛНЫМ ФИАСКО"

Михаил Хейфиц, генеральный директор ОАО "Концерн средне- и малотоннажного кораблестроения":

- Судостроение реформируется с 1993 года. Нынешняя программа - пятая. Все остальные окончились полным фиаско. Новые экономические условия сегодня формируются главным образом не для предприятий судостроительной промышленности, а для перевозчиков, судовладельцев и крупных компаний, которые могут являться потенциальными заказчиками. Доказательством служит состав налогов судостроительного завода. Это 26 прямых налогов федерального и муниципального значения, 12 федеральных, еще десять налогов имеют двойное предназначение, часть уходит в федеральный бюджет, часть в муниципальные бюджеты, остальные налоги косвенные, которые местные власти хотят - придумают, хотят - отменят. Плюс налог на землю.

Все они ложатся непосильным бременем на плечи судостроения. Чтобы это бремя облегчить, необходимо снижение НДС и таможенной пошлины на ввозимое оборудование - иначе они перекладываются в цену заказа. Все это те средства, которые могли бы пойти в реновацию и переоснащение основных фондов, модернизацию производства. И государство даже не заметило бы отсутствия земельного налога, потому что предприятие опосредованно вернуло бы его - увеличением объемов производства, трудовой занятостью, социальными вопросами, прямыми налогами.

Наш концерн производит платформы, танкеры-химовозы, буксиры-спасатели, уникальные суда сейсмозаземки, целый спектр судов снабжения и вспомогательных. Но ни одно судно, ни один корабль не строится по российскому проекту, по российской документации, ни на одном из этих кораблей нет российского болта, насоса или какого-либо оборудования. Условия тендеров и конкурсов устроены так, что российские предприятия и проектанты бесправны. Гражданское судостроение умирает. Потеряв же гражданское судостроение, Россия потеряет военное судостроение.

За последние девять лет на освоение шельфа затрачено 27 млрд. долл. Отдача могла бы быть больше. Зачастую цифры, которые представляются для отчетов, лживые. Например, российская компания получает контракт в несколько десятков миллионов долларов. А компания - два стула и стол. Контрагентом же она берет крупнейшую западную компанию, и все деньги уходят туда, а по отчету проходит, что российский резидент выиграл. Такое вот российское участие.

"КОНКУРИРОВАТЬ ПО ВСЕМ КОМПОНЕНТАМ СО ВСЕМ МИРОМ РОССИЯ НЕ МОЖЕТ"

Гиви Джанджгава, президент ОАО "Концерн "Авионика":

- У нас ментальность индустриальная, а надо строить промышленность постиндустриальную - вкладывать средства в инновационный процесс, новые технологии, новые виды производства. Целеобразно свести существующие программы по

гособоронзаказу, военно-техническому сотрудничеству и гражданской продукции в единую скоординированную программу. Это позволит создать стройную кооперационную схему взаимодействий предприятий, специализировать производство по унифицированным продуктам, снизить его издержки, сократить номенклатуру продукции, оптимизировать ресурсы, включая финансы. Понятно, что конкурировать по всем компонентам со всем миром Россия не сможет. Что-то менее значимое надо закупать за рубежом. В некоторых обоснованных случаях следует разрешить закупать (с льготными налогом и таможенными тарифами) компоненты ВВТ, создаваемые на технологиях, не поддерживаемых государством. Или магнитные носители памяти: 2-3 страны Юго-Восточной Азии обеспечивают ими весь мир.

Сегодня инфляционный коэффициент для ВВТ - 1,06. Он далек от реальности даже в среднем, а такая высокотехнологичная область, как ОПК, имеет по крайней мере пять уровней переработки. Этот средний показатель никакого отношения к высоким технологиям не имеет.

Предприятия, загруженные более чем на 50% военной продукцией, независимо от формы собственности, надо освободить от призыва их работников в Вооруженные силы. Необходимо разработать нормативный акт о включении в цену продукции амортизационных отчислений на поддержание кадрового состава, его обучение, привлечение и закрепление специалистов. Сегодня к амортизации относятся только отчисления, необходимые на восстановление производства. То есть станки стареют, а кадры не стареют?

"НУЖЕН ЗАКОН "ОБ ИНТЕГРИРОВАННЫХ СТРУКТУРАХ"

Максим Петров, директор юридического департамента ОАО "Объединенная авиастроительная компания":

- Понятие "интегрированная структура" сегодня не определено нормативно. Разве что только в методических рекомендациях по созданию интегрированных структур в оборонных отраслях промышленности. В то же время в процессе создания авиастроительной корпорации мы столкнулись с необходимостью более четкого законодательного определения данного термина - при его использовании в налоговом законодательстве, в законодательстве о военно-техническом сотрудничестве, о гособоронзаказе. Возможно, все это следует прописать в специальном федеральном законе "Об интегрированных структурах".

Освобождение от уплаты НДС операций, выполняемых по государственному оборонному заказу, - хорошее налоговое стимулирование. Стимулирующим может стать и снятие ограничения на размещение акций в сфере военно-технического сотрудничества среди иностранных участников. Сейчас готовится закон "Об осуществлении иностранных инвестиций". Возможно, следует перенести эти механизмы на действие специальных нормативных актов. Действенным могло бы стать и разрешение в законе "О государственном оборонном заказе" финансировать исполнение за счет собственных средств предприятия с последующей компенсацией за счет средств федерального бюджета.

"НА ТЕРРИТОРИИ РФ СКОРО НЕВОЗМОЖНО БУДЕТ КУПИТЬ НИ ОДНОГО СТАНКА"

Сергей Чуклинов, заместитель генерального директора "НПО Сатурн":

- Вертикально интегрированные структуры нужны государству только в качестве инструмента консолидации компаний для определенной задачи на текущий период. Сегодня надо уже говорить о каких-то адаптивных формах промышленных организаций, о глобальной интеграции всех процессов промышленности. Без этого Россия опять останется отсталой страной. В радиопромышленности объем налогов всего 15 млрд. руб. Всего там 500 предприятий, из них "живых" 10-15. Ну и что это за отрасль?

В машиностроении 15 предприятий, из них только 5-6 производят станки. В этих станках, как и в судостроении, радиопромышленности, 60% комплектующих - с Запада. О каком производстве станков в России можно говорить?

Ну, давайте признаем эту правду и перестанем вставлять фразу "оборудование, не производящееся на территории Российской Федерации". На территории Российской Федерации скоро невозможно будет купить ни одного станка. А станок с ЧПУ - числовым программным управлением - всегда имеет систему управления, изготовленную на Западе.

Любое оборудование, которое ввозится в Россию, должно освобождаться от всех таможенных пошлин. Любое предприятие, вкладывающее собственную прибыль в модернизацию производства, должно освобождаться от налогов на прибыль. Любое предприятие, которое затевает хоть какую-то модернизацию у себя на заводе для выхода на рынок, внутренний или внешний, освобождается от налогов. Бюджет от этого не пострадает.

Федеральные целевые программы - это вчерашний день. Нужно другие механизмы финансировать. Единственным локомотивом инновационного развития в стране может стать только оборонно-промышленный комплекс - в стране нет другого продукта, который продавался бы в 61 страну. Поэтому развивать надо не отдельно судостроение, авиацию, двигателестроение - нужна комплексная программа, стратегия промышленного развития страны на 10-15 лет. А Госдума для этого должна создать соответствующие законы.

Простой пример: чтобы вывезти российское энергетическое оборудование во Вьетнам, надо заплатить столько денег в бюджет, что экспорт становится невыгодным. Наши самолетостроители борются за один и тот же рынок между собой. То же самое в судостроении. Пусть выйдет закон, запрещающий конкуренцию производителей на внешних рынках.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
21.03.07*

ДИСТАНЦИОННЫЙ ПУЛЬТ ДЛЯ САМОЛЕТА

Пассажирские лайнеры оснастят антитеррористическими системами.

Компания Boeing заканчивает разработку систем авионики нового поколения, позволяющих управлять воздушными лайнерами дистанционно, находясь на земле. По мнению высшего руководства спецслужб, появление таких систем позволит избежать повторения трагедии 11 сентября. В случае захвата самолет можно просто посадить в ближайшем аэропорту. Правда, пилоты авиалайнеров уже встретили подобные сообщения в штыки. По их мнению, нельзя гарантировать того, что система в случае выхода из строя не приведет самолет неизвестно куда. При этом отключить компьютер будет невозможно.

Разработка системы началась после терактов 2001 года по заказу правительства США. В случае возникновения чрезвычайной ситуации система должна брать управление на себя и вести самолет к ближайшему аэродрому, ориентируясь по показаниям глобальной системы позиционирования GPS. При полете бортовая электроника могла бы передавать управление операторам, находящимся в центре управления полетами на земле или вести самолет к посадочной полосе самостоятельно, руководствуясь лишь коррекционными командами диспетчеров аэропорта.

Активироваться такая система должна двумя способами: напрямую летчиками или автоматически, при попытке насильственного проникновения в кабину пилотов. При этом сколько бы ни пытались террористы вернуть управление лайнером, отключить автопилот им не удастся, поскольку сделать это будет уже невозможно. По заявлениям разработчиков, такая авионика полностью исключит возможность использования самолета для осуществления терактов.

"Разработкой новых систем авионики занимаются во всем мире, - рассказал РБК daily заместитель директора Центрального аэрогидродинамического института им. Жуковского (ЦАГИ) Валерий Суханов. - Инженеры компаний пытаются свести риск катастроф из-за пресловутого человеческого фактора к минимуму. В самолетах будущего предлагается вообще отвести пилотам роль пассивного наблюдателя, а все управление самолетом вплоть до рулежки по полосам аэродрома будет осуществлять компьютер. И с технической точки зрения это осуществимо".

Идеи, как всегда, черпаются из уже существующих военных разработок. Ведь системы дистанционного управления частично реализовывались в беспилотных летательных аппаратах (БПЛА), предназначенных в первую очередь для воздушной разведки. Их создание началось еще в 60-х годах прошлого века в СССР и США. С тех пор достигнуты неплохие успехи: современные электронные комплексы позволяют воздушным судам самостоятельно ориентироваться в воздухе и осуществлять сравнительно сложные маневры без участия человека. Собственно, усложнение систем их управления и породило новую отрасль технических наук под названием "авионика" (от слов "авиация" и "электроника").

Переоценить значение БПЛА сложно. В частности, сейчас в небе над Ираком действуют примерно 700 беспилотных аппаратов различных конструкций. Самыми распространенными из них являются семь моделей: Global Hawk, Predator, Hunter, Pioneer, Shadow, Dragon Eye и Raven. Самый массовый беспилотный самолет в мире Predator ("Хищник") способен летать на скорости 120 км/ч на средних высотах от 3 до 4,5 км в течение 24 часов. При этом он передает на землю четкую картинку любого участка территории, над которой находится.

Global Hawk действует на большей высоте - вплоть до 18 км. Это дорогостоящий и тяжелый разведчик, оснащенный новейшей аппаратурой, включая радар, электронно-оптическую и инфракрасную камеры высокого разрешения, широкополосный спутниковый канал связи и канал связи в пределах зоны прямой видимости. Используя систему GPS для ориентации в пространстве во время автоматического выхода к аэродрому и посадке, Global Hawk отклоняется от заданного коридора в пределах взлетно-посадочной полосы не более чем на полметра. Однако самостоятельно он садится крайне редко. В подавляющем большинстве случаев во время взлета и посадки управление БПЛА осуществляется дистанционно операторами, которые находятся в специальных наземных центрах.

"При этом человек сидит в макете реальной кабины, - рассказывает РБК daily начальник информационного отдела корпорации "Аэрокосмическое оборудование" Николай Валуев. - У него имеются все органы управления, информация о положении аппарата в воздухе выводится на пульт, а картинка с камер передается на мониторы в импровизированный тренажер, и оператор по ним ориентируется в пространстве. При полете к аэродрому он полностью берет управление на себя и сажает самолет в точности так же, как если бы он находился на борту".

Эти принципы управления переносятся с военных БПЛА в гражданскую авиацию. В частности, еще один разработчик антитеррористического автопилота, компания Northrop Grumman, взяла за основу своей системы ту, что используется в Global Hawk. По словам специалистов компании, с помощью автопилота нового поколения можно заблокировать бортовое управление авиалайнеров, захваченных террористами, и под управлением наземного диспетчерского поста заставить их совершить принудительную посадку. Система уже практически полностью спроектирована, проходит стадию опытных испытаний, и в конце 2008 года должна начаться ее сертификация. К коммерческому использованию система, подходящая для установки на любые типы больших пассажирских самолетов, будет готова в 2009 году.

Между тем эффективность таких систем в борьбе с реальными террористами вызывает вопросы. "Подобная аппаратура имеет ряд существенных недостатков, - считает Николай Валуев. - Она сложна и вводится на всякий случай, и не факт, что за это время в электронных мозгах не будет сбоя. Но если она все же

понадобится, то посадить крупный лайнер дистанционно окажется очень сложно". Оператор находится на земле и не может, что называется, почувствовать самолет. А исследовательская служба конгресса США отмечает, что БПЛА на сегодняшний день разбиваются в сто раз чаще, чем пилотируемые машины. Причина этого, по мнению экспертов, заключается в том, что во время нештатной ситуации пилот может принять нестандартное решение и спасти самолет. Зачастую все решает интуиция и способность концентрироваться в трудной ситуации. Оператор же с земли не всегда может оценить ситуацию правильно.

В прошлом году под Багдадом разбились два "Хищника", а общее количество потерянных самолетов с дистанционными системами управления в Ираке составило 25 штук. Как отмечает Пентагон, гибнут они в основном в результате ошибок операторов и отказов техники. Причем зачастую именно БПЛА оказываются причиной авиапроисшествий в воздухе. Не раз они допускали очень опасные сближения с пилотируемыми вертолетами, что могло привести к столкновению. В итоге с прошлого года в Афганистане летчикам строго запрещено появляться в зонах, где работают беспилотники.

"Беспилотный аппарат сравнительно недорог, и его потеря не грозит вселенской катастрофой, - отмечает Валерий Суханов. - А вот с авиалайнером, у которого на борту 300 пассажиров, дела обстоят намного серьезнее. При аварии из-за внезапного отказа системы или в результате ошибки оператора могут погибнуть десятки, а то и сотни людей. И на человеке, от которого зависит

вопрос, сажать самолет или нет, лежит слишком большая ответственность". Впрочем, ряд специалистов по борьбе с терроризмом настаивают на том, что в случае захвата лайнера и его полета в сторону крупного города истребителям ВВС должна отдаваться команда на его уничтожение.

В этой полемике группа ученых Калифорнийского университета (США) предложила не сажать захваченные самолеты, а использовать принцип "невидимых мягких стен" - не позволять им приближаться к тем или иным объектам или зонам. К примеру, в память компьютера вводится строгий запрет на проникновение в воздушное пространство над тем или иным городом, и если авиалайнер подлетает к границе этих зон, компьютер попросту разворачивает его. При этом можно внести в память самолета предполагаемый маршрут движения, и, ориентируясь по меткам GPS, авионика просто не позволит выйти за его пределы. В этом случае все попытки захватить самолет и протаранить им наземные здания становятся бессмысленными. Система остается активной все время и не требует чрезвычайного включения. К этому предложению уже прислушались специалисты исследовательской лаборатории концерна Boeing - Phantom Works, которые анализируют возможное применение подобной аппаратуры.

Владимир ГАВРИЛОВ

*источник: газета "RBC Daily"
19.03.07*

"МОТОР СИЧ" УХОДИТ В ОППОЗИЦИЮ

Правительственные планы по созданию концерна "Авиация Украины" не нашли поддержки даже среди политических соратников премьера. Гендиректор "Мотор-Сичи" и депутат от Партии регионов Вячеслав Богуслаев, который является одной из наиболее влиятельных фигур отечественного авиапрома, перешел к открытой критике правительственной политики в отрасли.

Идея механического объединения всех авиастроительных госпредприятий, вынашиваемая первым вице-премьером Андреем Клюевым, ожидаемо встретила сопротивление со стороны крупнейших субъектов украинского авиапрома, каждый из которых в этом процессе пытается отстоять собственные интересы. Однако едва ли не впервые Кабмин услышал столь резкую критику в свой адрес, причем со стороны своего политического соратника.

На проведенной 20 марта пресс-конференции депутат Партии регионов обвинил правительство Януковича в проведении неадекватной и неэффективной политики в национальном авиастроении. В. Богуслаев начал свое выступление с рассказа журналистам о том, как оказался в первой пятерке ПРУ, и какие цели преследовал, решив баллотироваться в Верховную Раду. По его словам, он согласился участвовать в выборах на стороне регионалов с условием, что в случае прихода к власти, особый акцент

будет делаться на развитии авиастроения. Однако, стратегическая линия развития авиапрома, которую начал проводить Кабмин, сформированный Антикризисной коалицией, очень разочаровала гендиректора "Мотор-Сичи", вследствие чего он и решил публично высказать свою точку зрения на происходящие процессы в отрасли.

Больше всего В. Богуслаева беспокоит инертность государственной власти по отношению к проблемам украинской авиации. Гендиректор "Мотор Сичи" высказал убеждение, что в сегодняшних условиях правительство должно играть более активную роль в развитии отрасли. При этом акцент должен делаться не на раздачу дотаций заводам-банкротам, а на механизмы расширения спроса на самолеты украинского производства.

В данном контексте депутат указал на неэффективность деятельности государственной лизинговой компании, которая сконцентрировала все свое внимание и финансовые ресурсы на закупках железнодорожного транспорта, игнорируя авиацию. В то же время, лизинговые схемы в большинстве развитых стран позволяют авиакомпаниям приобретать самолеты, благодаря чему авиастроители обеспечены заказами. Вторая составляющая внутреннего спроса - армия - сегодня также не оказывает позитивного влияния на спрос, в силу отсутствия достаточного финансирования со стороны того же Кабмина.

Далее Богуслаев подверг острой критике высказывания некоторых правительственных чиновников о

намерении продавать на экспорт не готовую продукцию, а только теоретические разработки. Гендиректор "Мотор-Сичи" высказался категорически против подобных инициатив, поскольку в этом случае существует риск потери собственного производства.

Однако в потоке всех этих обвинений, четко прослеживалась главная линия недовольства Богуслаева, - намерение Кабмина объединить авиастроительные госпредприятия в единую структуру. Напомним, что согласно решению правительства в концерн должно войти 9 предприятий: АНТК им. Антонова, Киевский государственный авиационный завод "Авиант", ГП "Киевский авиаремонтный завод №410 гражданской авиации", харьковский завод "Радиоизмеритель", ГП Харьковский машиностроительный завод "ФЭД", ГП Харьковское агрегатное конструкторское бюро при заводе ФЭД, НИИ "Буран", ГП "Новатор", ГП "Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс".

В. Богуслаев очень критично оценил подобные планы правительства. "Я не знаю, что лежит в основе этого решения, но оно непрофессионально, нелогично", - сказал он. По словам депутата, "ни одно из 11 предыдущих правительств не дошло до такого: никто никогда и близко не подходил к предприятиям ОПК". Гендиректор "Мотор Сичи" не исключил, что за решением о создании госконцерна стоит цель приватизации наукоемких высокотехнологичных предприятий, имеющих в своем распоряжении, в том числе, исчисляемые сотнями тысяч гектаров земельные площади. "Осталось выяснить - под кого (будет осуществляться приватизация - авт.)", - резюмировал Богуслаев.

По всей видимости, недовольство В. Богуслаева политикой Кабмина берет свое начало на концептуальном уровне развития авиапрома. В отличие от правительства, которое хочет создать конгломерат, в рамках которого будут иметь место как горизонтальные, так и вертикальные производственные связи, руководитель "Мотор Сичи" предложил собственный план интеграции авиастроительных предприятий Украины. По его словам, возглавляемый им подкомитет комитета по национальной безопасности и обороне Верховной Рады вышел через Совет национальной безопасности и обороны с инициативой о создании в Украине специализированный национальных агентств в сфере ОПК, в частности, по самолетостроению, по вооружениям, по радиоэлектронике, по судостроению.

Подобный механизм был внедрен в авиапроме Российской Федерации, создающей интегрированные структуры в авиастроении по классам авиатехники и в двигателестроении. Однако стоит отметить, что такой формат не оправдал себя, или же изначально планировался как переходной. В настоящий момент россияне движутся к созданию мощных конгломератов, в которые должны войти все предприятия отрасли. За острой критикой народного депутата своих однопартийцев, помимо "заботы о будущем авиастроительной отрасли украинской экономики" также прослеживаются определенные личные бизнес-интересы. Гендиректор "Мотор Сичи" давно мечтает создать собственную объединенную авиастроительную компанию, которая, по меньшей мере, охватывала бы двигателестроительный сегмент. В перспективе, В. Богуслаев решительно настроен создать собственную вертолетостроительную компанию. К слову, на прове-

денной пресс-конференции он также подверг критике пассивность правительства к данной его инициативе.

Однако для того, чтобы сформировать производственную цепочку необходимо, во-первых, интегрировать в это объединение ряд государственных предприятий, а, во-вторых, представить свое объединение как наиболее рентабельное и перспективное с целью выбить из государства поддержку, в том числе материальную. Создание концерна "Авиация Украины" отодвигает на второй план инициативы В. Богуслаева. Более того, согласно планам правительства в состав объединения должен быть также включен один из крупнейших в СНГ разработчиков авиадвигателей - Запорожское машиностроительное конструкторское бюро (ЗМКБ) "Прогресс".

"Прогресс" является государственным предприятием, однако он тесно интегрирован в работу частной акционерной компании "Мотор Сичи". Разрыв существующих связей может существенно усложнить и удорожить партнерство между двумя структурами. Помимо этого КБ является законным владельцем многих разработок, которые используются в производственной деятельности "Мотор Сич". В силу наличия "особых отношений" Богуслаев сегодня использует интеллектуальные ресурсы "Прогресса", а также его технологии по достаточно низким расценкам. В случае интеграции КБ в "Авиацию Украины" часть интеллектуального ресурса будет переориентирована на другой вид деятельности. К тому же Богуслаев утратит свободный доступ к разработкам "Прогресса".

Особую обеспокоенность гендиректора "Мотор Сичи" вызывает перспектива приватизации предприятия концерна "Авиация Украины", о возможности которой заявил А.Клюев. Естественно, что в этом случае, КБ полностью уйдет из-под сферы влияния В. Богуслаева. Во время пресс-конференции, он дал понять, что "Прогресс" более целесообразно интегрировать с его компанией, с возможностью дальнейшей приватизации.

Напомним, что в январе этого года было анонсировано создание авиационной моторостроительной корпорации в составе "Прогресса" и "Мотор-Сичи". К слову, руководство КБ также подвергло критике решение правительства о его присоединении к "Авиации Украины". В "Прогрессе" предвидят негативную реакцию со стороны постоянных партнеров по кооперации в связи с возможным смещением приоритетов в деятельности КБ, работающего не только в сфере авиадвигателестроения, но и в секторе наземной инфраструктуры, в частности, в индустриальном газотурбиностроении.

Таким образом, очередная попытка объединить отечественный авиапром снова начинается с противостояния между субъектами интеграции и правительством. Резкая публичная критика Кабмина со стороны Богуслаева свидетельствует о критической массе накопившихся противоречий между политическими соратниками относительно парадигмы управления национальным авиапромом. В данном контексте правительству остается либо продолжать свою линию, подавляя сопротивление "снизу", что, как показывает практика, достаточно проблематично, либо согласиться на дробление концерна, что более реально, но менее эффективно.

источник: сайт "ugmk.info"
22.03.07

ОПК – ОСТРАЯ ПРОБЛЕМА КАДРОВ?

Интервью с генеральным директором ФГУП «ММП «Салют» Ю.С. Елисеевым.

Инновационное развитие экономики государства – одна из самых актуальных тем, обсуждаемых российским обществом. Особое внимание при этом уделяется оптимизации структуры и повышению эффективности функционирования российского оборонно-промышленного комплекса как базы планомерного строительства устойчивой экономики страны в целом. И неслучайно. Именно ОПК в нашей стране всегда был и остается флагманом внедрения инноваций и самых перспективных разработок в различных отраслях отечественного производства, вслед за которым «идут вперед» и остальные отрасли – машиностроение, металлургия, авиастроение, химическая промышленность и многие другие. Научный и конструкторский потенциал ОПК по-прежнему позволяет делать на него самые высокие ставки, большая часть несырьевого экспорта страны – заслуга именно этого сектора экономики.

Но, как показывает практика, главное здесь не производственные мощности и разнообразие образцов высокотехнологичной продукции, отвечающей самым современным требованиям и стандартам. Основное – это люди, благодаря способностям и труду которых оборонно-промышленные предприятия и сегодня занимают лидирующее положение в структуре экономики России. Однако именно кадровая проблема, по мнению большинства руководителей, сейчас одна из самых острых в «оборонке». Нарушена преемственность поколений, нет молодых специалистов, которым можно передать весь опыт, накопленный годами, не хватает квалифицированных рабочих, инженеров и грамотных руководителей среднего звена.

Причины сложившейся ситуации мы попросили прокомментировать генерального директора ФГУП «ММП «Салют» – одного из ведущих авиадвигателестроительных предприятий России – Ю.С. Елисеева, доктора технических наук, профессора РГТУ МАТИ (Московский государственный авиационно-

технологический университет им. К.Э. Циолковского), заведующего кафедрой «Технологии производства двигателей летательных аппаратов».

- Юрий Сергеевич, сегодня в ОПК действительно не хватает квалифицированных кадров, несмотря на меньшие по сравнению со временами СССР объемы промышленного производства в стране. Какие факторы, на ваш взгляд, привели к такому положению вещей?

- Я не первый год работаю в этой отрасли промышленности и, анализируя опыт минувших лет, точно могу сказать: такого дефицита человеческого ресурса, как сегодня, оборонно-промышленный комплекс не испытывал никогда. Проблема столь остра, что, возможно, по прошествии нескольких лет работать на благо укрепления обороноспособности страны станет просто некому, не говоря уже об инновационном развитии. Средний возраст сотрудников оборонно-промышленного комплекса сегодня превышает 45–50 лет, опытные кадры постепенно уходят, процесс их замены перспективной молодежью пока идет крайне медленно. Несмотря на то что только в Москве насчитывается 105 государственных и 118 негосударственных вузов, специалистов для промышленности по-прежнему не хватает.

Дефицит кадров испытывают почти все производственные предприятия столицы. В регионах ситуация аналогичная. По данным статистики, в последние годы модными и наиболее престижными среди студентов считались профессии менеджера, бухгалтера, экономиста, финансиста. Инженерные направления часто оказывались при этом укомплектованными по остаточному принципу, при этом основным их плюсом, по мнению абитуриентов, считалась возможность бесплатного получения высшего образования за счет средств госбюджета. Результат не заставил себя долго ждать. Сегодня менее 30 проц. выпускников вузов работают по специальности, а миллиарды рублей государственных денег уходят в песок.

Более того, отечественные профильные вузы превратились в кузницу высокопрофессиональных инженерных кадров для зарубежных фирм – конку-

рентов в области стратегических отраслей промышленности или российских предприятий, деятельность которых крайне далека от выпуска вообще какой-либо продукции, не говоря о высокотехнологичных производствах. Хорошо известны примеры использования наших «мозгов» авиастроительной фирмой «Боинг», западными банками, транснациональными корпорациями, торговыми структурами. На фоне их расцвета, во многом обеспеченного за счет потенциала инженеров, подготовленных на самом деле для ОПК России, отечественные предприятия остро нуждаются в воспроизводстве кадров, тех самых, которые, можно сказать прямо, несправедливо у них отобраны.

Понятно, что мерилom сегодняшнего благополучия для многих людей стали материальные блага, поэтому действительно в среде молодых специалистов стало возможным формирование позиции: «Куда хочу – туда пойду работать». И выбирают, естественно, те организации, которые предлагают наиболее высокий уровень заработной платы. При этом об ответственности и обязательствах перед государством никто не вспоминает. Вы скажете: «Живем в свободной стране, где каждый человек имеет право выбора». Но ведь подобное поведение нигде в мире не принято.

- Можно ли изменить сложившуюся ситуацию, и какие меры, по вашему мнению, надо для этого предпринять?

- Прежде всего, уверен, должна быть прекращена практика безответственного отношения выпускников и российских вузов к собственному государству. Сегодня мы столкнулись с тем, что процесс затрат бюджетных денег на обучение и подготовку профильных специалистов напоминает «игру в одни ворота». Еще не так давно существовала плановая система распределения молодых специалистов и проводился тщательный анализ потребности предприятий в сотрудниках той или иной профессии. Согласно Конституции, у нас в России по-прежнему есть право на бесплатное образование. Соответствующее постановление Правительства РФ о контрактной форме подготовки предполагает возможность заключения трехстороннего контракта между предприятием, вузом и студентом, но это пока носит лишь рекомендательный характер. И, как показывает опыт, вовсе не решает проблемы кадров в российской промышленности, в том числе и в ОПК, государство по-прежнему несет огромные финансовые потери.

Если во всем, включая выбор работодателя, в нашей стране сегодня действует рыночный подход, то почему система обучения в вузах на бюджетной основе представляет собой аналог беспроцентной и, более того, невозвратной ссуды государства гражданину? Логично было бы иметь систему возмещения бюджетных средств в том случае, если по получении диплома специалист будет работать не по профилю. Вопрос можно решить предельно просто: обучение работника должен оплачивать тот, кому он требуется. А сам студент обязан нести ответственность за средства, вложенные в него государством, будущим работодателем или любым другим инвестором. Это по крайней мере справедливо и совершенно точно будет способствовать заинтересованности молодых людей в повышении качества собственного образования. Действительно будет работать принцип: «Чем лучше подго-

товка, тем больше твоя стоимость на рынке трудовых услуг». Хочешь иметь неограниченный выбор мест трудоустройства не по полученной специальности – неси затраты сам, а при намерении стать сотрудником инофирмы или непрофильной структуры – найди возможность возместить государству сумму, потраченную на твоё образование. Из средств того же предприятия или из собственных, неважно. Главное – переломить сложившуюся несправедливую тенденцию, когда специалистов, предназначенных для ОПК, ценнейшие инженерные кадры запросто и дешево «перекупают» западные компании, часто представляющие конкуренцию ведущим предприятиям нашей промышленности на международном рынке.

Прежде всего необходимо осознать, что построение системы закрепления кадров – процесс не одного дня и, может быть, не так уж плох был в этой области «распределительный» подход. По получении диплома молодой специалист три года работал на предприятии, привыкал к коллективу, изучал производство, как говорится, «изнутри». За это время он мог понять, действительно ли стоит посвятить себя профессии инженера или же надо выбрать другие пути реализации своих возможностей. Никто сегодня не предлагает полностью переносить такую модель в современную практику взаимоотношений государство–вуз–студент, но взять оттуда все самое лучшее вполне возможно. Просто в обществе у нас сложилось почему-то устойчиво неграмотное мнение: мол, если вернуть прошлый опыт «обязательной отработки» на конкретном, определяемом вузом производстве, студент при этом попадет чуть ли не в рабство, не имея альтернативных вариантов трудоустройства. Это не так. Времена ведь, как говорят, меняются, и мы меняемся вместе с ними. Если сегодня все рассматривается с позиции выгоды, то почему бы и предприятиям не заинтересовать своих будущих работников, предложив им приемлемые условия сотрудничества?

- Могли бы вы конкретизировать, что именно имеется в виду?

- ФГУП «ММПП «Салют» идет по собственному пути привлечения и закрепления кадров. По-иному и быть не может, ведь наше предприятие, без преувеличения, является первенцем отечественного авиационного двигателестроения, сыграло огромную роль в развитии авиации в России. Продукция, которую мы выпускаем, сама по себе наукоемкая и высокотехнологичная, поскольку мы специализируемся на производстве газотурбинных двигателей различного назначения для военной и гражданской авиации, транспорта, энергетических и газоперекачивающих установок, других промышленных агрегатов. Двигателями именно нашего производства АЛ-31Ф оснащено большинство известных российских истребителей семейства «Сухих»: Су-27, Су-30 и их модификации, о маневренности и высочайших технических качествах которых в мире уже ходят легенды.

Авиадвигатель – не просто продукт высоких технологий. Это основа самолета, без которой существование последнего было бы просто невозможным. Создатель авиадвигателя – специалист высокого класса. Как кардиолог в медицине, он должен знать абсолютно все о «сердцах крылатых машин», обязан уметь устранять неполадки и сбои, грамотно «ставить диагноз», проводить профилактику «болезней», вносить предложения по наиболее эффективной работе всего

«организма». В последнее время все чаще говорят об инновациях, что означает внедрение новых подходов в организацию производства, управление им, создание современной продукции, об эффективном использовании самых перспективных разработок и технологий, кадровой политике. Если хотите, моторостроитель, особенно в авиации, – это новатор, человек «номер один» буквально во всем, в том числе в процессах образования и самосовершенствования. Именно поэтому инновационные идеи мы стараемся внедрять на практике во все сферы деятельности нашего предприятия, и подготовка кадров – далеко не исключение.

Во-первых, ФГУП «ММПП «Салют» сегодня является уникальным федеральным научно-производственным центром, вокруг которого впервые в России в области авиадвигателестроения создана интегрированная структура, состоящая из КБ и машиностроительных предприятий. Наряду с головным предприятием – ФГУП «ММПП «Салют» – в нее вошли: ОАО «Аргат» (г. Сим, Челябинская обл.), филиал ВМЗ «Салют» (пос. Белозерское, Московская обл.), НТЦ МКБ «Гранит» (г. Москва), филиал «НИИД» (г. Москва), филиал МКБ «Горизонт» (г. Дзержинский, Московская обл.), филиал АО «Прибор» (г. Бендеры, Молдова), ОАО «КБ «Электроприбор» (г. Саратов), ОАО «ГМЗ «Агат» (г. Гаврилов-Ям, Ярославская обл.), АО «Топаз» (г. Кишинев, Молдова). Завершается процесс переговоров с Омским моторостроительным объединением им. П.И. Баранова. Основная цель такой кооперации – оптимизация и повышение эффективности процессов разработки, доводки, серийного производства, сопровождения и эксплуатации газотурбинных двигателей. Принцип простой: «Один в поле не воин». То, что сложно реализовать в одиночку, гораздо легче удается сделать, объединив усилия: научно-технический, производственный и кадровый потенциал.

Как видите, пока другие только собираются создать отраслевую интегрированную команду, мы уже действуем, реально внося посильный вклад в инновационное развитие экономики России. Именно у нас создана и эффективно действует внутренняя система подготовки кадров. Для подготовки и повышения квалификации инженеров и рабочих в стенах завода работает Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Что самое важное, не только для собственных нужд, а с «заделом» на будущее. Стремимся дать необходимые знания сотрудникам предприятий, входящих в наш двигателестроительный холдинг, и, кроме того, мы ведь никого не отталкиваем – всегда рады оказывать помощь другим моторостроительным организациям, профильным вузам. Функции нашего института разнообразны: ведется обучение работников предприятия на вечернем отделении МАТИ, наставники занимаются практикой со студентами, своими силами мы выпускаем специальную литературу и методические пособия. Только одна библиотека книг, посвященных технологиям производства двигателей, – это уже ценные практические пособия и руководства для целого поколения будущих авиамоторостроителей.

Недаром наших специалистов высоко ценят как преподавателей и руководителей дипломов в известных специализированных вузах: МВТУ им. Баумана, МАИ, МАТИ, МЭИ, МИСИС, МФТИ и многих других.

Конечно, все это не дешево, одно лишь содержание института по подготовке кадров обходится заводу более 30 млн. рублей в год. Кроме того, в ФГУП «ММПП «Салют» ежегодно и совершенно бесплатно проходят преддипломные, производственные, технологические практики около 2.000 студентов, затраты на которые предприятию никто не возмещает – ни государство, ни вузы, ни сами практиканты. Студент ведь не является полноценным сотрудником завода. Он просто изучает технологии, организацию производства или знакомится с конструкторской документацией в проектом отделе. В случае выполнения у нас задачи по какой-либо специальности, например работы токаря или конструктора, оплачиваем ее практикантам по утвержденным заводским расценкам.

- Вы упомянули о возможности внедрения контрактной системы подготовки инженеров. В случае обязательного заключения контрактов в период обучения не будет ли это напоминать подготовку специалистов по заказу Минобороны?

- Совсем не так. Хотя на самом деле военные специалисты обязательно заключают контракты о службе в армии после получения диплома, проходя обучение на бюджетной основе в гражданских вузах, например в МВТУ им. Баумана. И если эта практика себя оправдывает, чем «оборонка» хуже? Никто «своими руками» не готовит квалифицированные военные кадры для армий других стран.

Парадокс в том, что наше государство сегодня делает «ценные подарки» в виде специалистов «инженерной мысли» для инофирм и зарубежной оборонной промышленности. Во всем мире есть понятие – рынок труда, сегодня даже футболистов покупают. На этом стоит целый бизнес «хед-хантерских» агентств, а мы бесплатно отдаем другим то, в чем остро нуждаемся сами. Просто рубим сук, на котором сидим. Что же касается конкретных предложений по оптимизации системы подготовки инженеров в целом по стране, мы также разработали возможную программу действий. Прежде всего при этом преследовали цель создания максимально привлекательных условий как для вузов, ориентированных на подготовку кадров для ОПК, так и для самих студентов.

Во-первых, и, конечно, это главное, настало время отчетливого понимания того, что существующая двухуровневая образовательная система, успешно «привитая» нам западными веяниями в начале 1990-х годов, абсолютно не оправдала себя при обучении инженерным специальностям в российских условиях. Жизнь показала, что «бакалавры» и «магистры», успешно адаптируясь в гуманитарной среде, не могут полноценно трудиться в конструкторских бюро и высокотехнологичных отраслях промышленности на инженерных должностях. Нужна наша собственная, российская, простая и опробованная годами практика на производстве, одноуровневая целевая система подготовки инженеров. Могу объяснить причины.

Теория – не практика, это знают все. И молодой специалист, пришедший на завод по получении диплома, – еще не инженер высокой квалификации, а только перспективный, так сказать, «проект», в который еще требуется вложить много сил и средств. Три, а часто и пять лет идет процесс его «дообучения» уже непосредственно на предприятии. Под руководством наставников он изучает компьютерные про-

граммы, овладевает иностранным языком, знакомится с информационными технологиями, оборудованию с числовым программным управлением и т.д. Все это в совокупности можно назвать «практической стажировкой».

При этом, естественно, ему выплачивается зарплата и предприятие, можно сказать, пока только вкладывает ресурсы в своего будущего специалиста - и временные, и финансовые, и интеллектуальные. Поэтому вполне логично было бы внести ряд изменений в закон об образовании, касающихся обязательного заключения контракта между студентом-бюджетником, вузом и одним из профильных предприятий на выбор, тем самым сделав этот трех-, пятилетний период легитимной профессиональной стажировкой. И ничего особо страшного здесь, поверьте, нет. Никакой «обязаловки» не будет. Напротив, появятся привилегии и здоровая конкуренция: лучших работников получит тот, кто предложит более выгодные условия. Студентам при этом помимо гарантии трудоустройства представится возможность альтернативы. Не устраивает, допустим, какое-то из предложенных предприятий – выбери другое, которое тебе по душе. ФГУП «ММПП «Салют» проводит этот опыт в жизнь путем довольно успешных практических экспериментов. Определив потребности завода в количестве будущих специалистов, мы уже наладили сотрудничество с профильными вузами и кафедрами: МВТУ им. Баумана, МАИ, МАТИ и другими.

Днем многие студенты работают на нашем предприятии конструкторами и получают достойную заработную плату, а вечером продолжают обучение по своей специальности в стенах вуза. Семь студентов МАИ, например, в 2006 году заключили контракты о продолжении работы в ФГУП «ММПП «Салют» уже по окончании вуза. Мне не раз приходилось присутствовать при защите дипломов таких студентов в составе Государственной аттестационной комиссии, и, уверяю, их подготовка «на голову выше», чем у обычных «дневников». Преимущества очевидны. Прежде всего они защищают собственные проекты и разработки, которые уже внедряются либо планируются к применению в условиях реального производства. Технологии изучены изнутри, процесс адаптации на новом рабочем месте для них практически закончен, и не надо привыкать к коллективу. Кроме того, такие выпускники уже стали специалистами в своей области и получают стабильную зарплату. Для завода они уже ценные, опытные кадры, можно сказать, члены нашей дружной, сплоченной рабочей семьи, а не сотрудники, пришедшие со стороны. Мы хорошо понимаем: благоприятный внутренний климат – залог успеха производства, а люди – главный ресурс любого созидательного процесса.

Студентам второго и третьего курсов мы предлагаем заключить контракт о работе на нашем предприятии по окончании института. Используя накопленный нами положительный опыт в этой области, мы разработали специальное положение, в котором определены льготы для будущих специалистов. Во-первых, завод берет на себя обязательство по выплате дополнительной стипендии таким студентам на протяжении всего периода обучения. Во-вторых, придя работать на предприятие, они сразу получают от нас «подъемные» средства, что поможет решить часть личных финансовых проблем. В-третьих, у нас

есть планы сотрудничества с рядом банков, за счет чего работникам «Салюта» предоставляется возможность частичной, до 50%, оплаты ипотечных кредитов, различных ссуд на неотложные нужды или приобретение дорогостоящих товаров. И, наконец, молодой специалист, желающий работать на заводе, сроком на один год получит ставку средней зарплаты на предприятии по данной категории, что тоже немало важно, ему не придется начинать с нуля.

Конечно, все это обойдется предприятию недешево, но мы прекрасно понимаем, что, если ничего не вкладывать, не прилагать усилий, – не получишь положительного результата. И здесь вполне применима народная мудрость: «Скупой платит дважды».

- С высшим образованием понятно. Как обстоят дела в том, что касается кадрового потенциала «рабочих рук» - основы, как известно, обеспечения роста производства и качества продукции?

- Спасибо, что спросили об этом, ведь, как известно, 90% всего, что создается в государстве, приносят именно люди рабочих профессий. Действительно, в последние годы престиж профессии простого рабочего, сталевара, токаря, монтажника, словом, человека труда сильно упал. И дело здесь, каким бы странным это ни казалось, вовсе не в размере заработной платы. На нашем предприятии, к слову, она сопоставима с доходами конструкторов. Просто сегодня в нашем обществе стало немодным воспитание, как говорят, в духе уважения к труду. Будучи когда-то эффективной, система среднего профессионального образования не просто дала сбой, она не отвечает требованиям высокотехнологичного производства. Только в последнее время, когда недостаток рабочих кадров сменился стадией их «вымирания как класса», на самых разных властных уровнях всерьез заговорили о необходимости коренных изменений и о выработке принципиально новых подходов к решению вопросов в этой области. Старые методы больше непригодны.

С развитием высоких технологий и оборудования промышленное производство приобрело совершенно иные объемы и качество, рыночная экономика образовала формацию потребителей с другими, более серьезными требованиями к продукции, а соответственно и к людям, ее создающим. Современный рабочий, если хотите, сегодня должен иметь профессиональную подготовку на уровне инженера с высшим образованием, только тогда он сможет стать полноценным участником производственного процесса, отличающегося высокой степенью технологичности, информатизации и автоматизации. Теперь при выработке кадровой политики мы просто обязаны и думать, и действовать «на шаг вперед», на деле же часто происходит по-другому. Не говоря о регионах, возьмем более близкий нам пример. Правительством Москвы издано постановление, сутью которого является объединение начального и среднего образования с целью подготовки высококвалифицированных рабочих в ряде колледжей. Удачная сама по себе идея, однако до сих пор не воплотилась в жизнь. Причина здесь, возможно, кроется в консервативности образовательной системы, по-прежнему ведь применяются устаревшие программы обучения, доставшиеся нам «в наследство» от ПТУ и техникумов. Анализ, проведенный нашим предприятием, наглядно показал: выпускники колледжей в их совре-

менном виде, то есть техники, будут все меньше востребованы в машиностроительном производстве. Из 15 тысяч сотрудников завода у нас сегодня более пяти с половиной тысяч должностей ИТР (инженерно-технических работников), а техников востребовано всего 80. Эта профессия, столь необходимая на заре индустриализации нашей страны при острой нехватке любых специалистов в 20-х годах минувшего века, сегодня морально устарела. Крайне необходим скорейший переход на двухступенчатую систему подготовки рабочих кадров: на первом этапе – это квалифицированный рабочий, а на втором, более продвинутом, – рабочий с дипломом техника. Для этого надо внедрить систему унифицированных образовательных программ и ликвидировать повторы, распространенные сегодня при изучении одних и тех же дисциплин на разных уровнях обучения, значительно сократив сроки подготовки специалистов.

Некоторые колледжи уже готовят для промышленности специалистов с уклоном в рабочие профессии, что хоть в какой-то степени помогает пополнить ее кадровый потенциал. Московский колледж авиационного моторостроения в 2006 г. подготовил для ФГУП «ММПП «Салют» 40 человек, все они быстро нашли себя в производстве, успешно освоили обработку сложнейших деталей. Основа политики нашего предприятия – не пассивное ожидание от государства перемен в области кадровой политики, а активные действия в этом направлении с учетом внутренних возможностей и правильной расстановки собственных сил. В 2004 г. на базе ФГУП «ММПП «Салют» был создан центр ускоренной подготовки рабочих, закуплено необходимое оборудование для учебного цеха, разработаны программы обучения, позволяющие готовить рабочих третьего разряда за три с половиной месяца.

Такой центр особенно нужен тем, кто, например, демобилизовавшись из армии, пока еще не имеет профессии. Молодой человек на время учебы получает стипендию, впоследствии ему гарантировано рабочее место. В самые короткие сроки мы способны готовить рабочих для предприятий промышленности и, повторю, не отказываемся делиться опытом, помо-

гать другим. Проблема эта актуальна сегодня для многих. Большинство отечественных авиастроительных заводов остро нуждается в рабочих кадрах. Воронежскому авиастроительному объединению (ВАСО) сегодня не хватает 6.412 человек, работает там всего 3.996. В «Авиастаре» при 5.165 рабочих их дефицит составляет 9.058. На «Авиакоре» требуются 2.250 «рабочих рук» при нынешней их численности 3.000. Не забудьте о статистике, по данным которой на государственном уровне в решение кадровой проблемы в авиапромышленности только в течение 2007 – 2009 годов требуется инвестировать 4,6 млрд. рублей. Кто будет строить самолеты?

Один из путей повышения престижа рабочей профессии – проведение специализированных курсов, таких как «Московские мастера», «Мастера Центральной России». В первой декаде июня 2007 г. вновь состоится московский конкурс профессионального мастерства. Программами и предложениями в области подготовки квалифицированных кадров, разработанными специалистами нашего предприятия, заинтересовались московский «Институт начального и среднего профессионального образования», Российский союз промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленная палата, правительство Москвы. Мы приглашаем к сотрудничеству все предприятия оборонно-промышленного комплекса страны, готовы к объединению усилий в любых вопросах решения кадровых проблем, взаимному обмену информацией, созданию и расширению баз данных, разработке эффективной нормативно-правовой базы в этой области. Главное – помнить, что вместе мы можем многое, а опыт, как говорили еще наши предки, – «дело наживное».

Ольга ПОСПЕЛОВА

источник: газета «Красная звезда»
15.03.07



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **95**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **95**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в Заявке.

ИСТРЕБИТЕЛЬ В "СУХОМ" ОСТАТКЕ

Интервью с главным конструктором Су-27 Михаилом Симоновым.

Действовать днем и ночью, поражать цели на максимальной дальности и в ближнем контактном бою, обладать при этом сверхманевренностью и простотой управления. Все это может российский истребитель Су-27, по праву считающийся лучшим представителем боевой авиации XX века. Весной эта машина, а вместе с ней и коллектив КБ "Сухого" отметит 30-летие со дня первого полета самолета, определившего будущее развитие всей российской военной авиации.

Журналистов всегда интересует, как создается ракета, самолет, корабль. Рисует ли конструктор на салфетке в кафе во время обеденного перерыва будущее чудо техники или, как теперь принято, задает параметры в компьютерной программе и через секунду машинной возни получает требуемый результат? На эти вопросы главный конструктор Су-27 Михаил Симонов отвечает по-разному. Как-то привел слова Эйнштейна о том, что он "всего лишь слышит подсказки природы и повторяет за ней".

- Боюсь быть неправильно понятым, но самолет создается как бы сам по себе, - "разочаровал" "Известия" Симонов. - Мы знаем, какие характеристики и размеры должен иметь радиолокатор, какой за ним будет стоять комплект электронного оборудования, какие будут пилотская кабина, катапультное кресло, электронный отсек. Вот первая часть самолета и обрисовалась. Дальше мы должны обеспечить преимущество над противником - лучшие летные характеристики, лучшие углы атаки. Решаем, какие крылья должны быть. Вот так потихоньку и формируется самолет. И после того как это произойдет, надо еще придумать, куда ракеты разместить, двигатели поставить, налить керосин. Если бы мы рисовали самолет сразу, а потом в него все впахивали, то ничего туда бы не влезло.

Су-27 во многом создавался по наитию. Был заказ Минобороны, были определенные параметры того, что военные хотели бы видеть в конечном продукте. И было четкое указание: должно получиться минимум на 30% лучше американского F-15 Eagle. Как вспоминает Симонов, прототип Су-27 - Т-10 - использовал целый ряд принципиально новых технических решений. Одним из них стала так называемая интегрированная компоновка крыла, плавно сопрягающегося с фюзеляжем самолета. Для обеспечения заданных аэродинамических и динамических характеристик в разных диапазонах высот и скоростей полета крылу были приданы овальная форма и корневой наплыв.

По расчетам разработчиков, наплыв должен был обеспечивать необходимые несущие свойства при перемещении фокуса крыла на сверхзвуковой скорости и генерировать вихри, повышающие эффективность стабилизирующих поверхностей и органов управления. В итоге всех этих нововведений Т-10 должен был стать первым советским самолетом с неустойчивой аэродинамикой, полностью зависимой от систем управления машиной. Такая концепция разработки самолетов известна под термином "электронная устойчивость". Впрочем, на этом достоинства закончились. Оказалось, что Т-10 получился хуже, чем F-15.

К этому моменту Т-10 пошел в серию и уже год проходил летные испытания. Когда стало очевидным, что самолет не соответствует возлагавшимся на него надеждам, Симонов предпринял поступок, равносильный самоубийству: пошел с собранными данными к замминистра промышленности Ивану Силаеву и, взяв всю вину за просчеты на себя, попросил разрешения перепроектировать машину.

- Петрович, хорошо, что сегодня не 1937 год, - констатировал заместитель министра Иван Силаев.

Но самым трудным оказалось объяснить необходимость внесения изменений в конструкцию самолета не министерским чиновникам, а сотням конструкторов, инженеров и техников, которые один раз уже создали Т-10. Ошибка конструктора - его личное дело. Возможно, именно поэтому новые модели истребителя он рассчитывал и "обдувал" в аэродинамической трубе ЦАГИ тайно. Как будто модели, привозимые с "Сухого", - все тот же Т-10, а проверяют их лишней раз исключительно для набора статистики.

Вот так, тайно ночью, когда все руководство ЦАГИ ушло домой, и "обдули" ту самую, лучшую компоновку, на которую сегодня больше всех похож Су-27. Эта компоновка уже позволяла уверенно говорить: необходимые 30% превосходства над F-15 все-таки будут.

- Много осталось от самолета? - не без иронии поинтересовался у Симонова во время доклада Силаев.

- Стойка шасси и катапультное кресло... - честно признался конструктор.

Главный конструктор двигателя Архип Люлька, когда услышал, что Симонов просит его перенести на новом истребителе агрегатный отсек из подбрюшья двигателя на его спину (благодаря этому должна была серьезно измениться аэродинамическая схема), не выдержал. Тяжело поднялся с места и заявил: "А ты, Михайло Петрович, приди сегодня к жене и попроси, чтобы она сиски себе на спину перевесила, а я потом на это посмотрю". Симонов опешил. Через некоторое время он снова приехал к Люльке и узнал, что конструкторское бюро обрабатывает компоновки с агрегатным отсеком... на спине двигателя.

Глядя на пилотажные возможности Су-27, его вооружение и модернизационный потенциал, благодаря которому в КБ "Сухого" создано целое семейство перспективных машин, уже и не верится, что 30 лет назад могли быть проблемы.

Наверное, прав был Эйнштейн, просто нужно лучше слушать, что говорит тебе природа. Сегодня КБ "Сухого" работает над истребителем 5-го поколения. В его разработке мы пока отстаем от американцев. Их F-22 Raptor уже серийно поступает в войска. В "Сухом" смотрят на это философски. Сложная техника никогда не бывает сразу совершенной, поэтому о своем новом детище предпочитают не распространяться. В одном Михаил Симонов уверен: придет время, и новый российский истребитель станет таким же совершенным, как его предшественник. Возможно, что и он станет лучшим самолетом своего века.

источник: газета "Известия"
21.03.07

АЛЕКСАНДР РУБЦОВ: "МЫ ХОТИМ 5% МИРОВОГО РЫНКА"

В связи с созданием Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в российском авиапроме меняется многое, в том числе и механизм финансирования. О том, за чей счет будут строиться российские самолеты в ближайшем будущем, корреспонденту "Времени новостей" Михаилу Кукушкину рассказал генеральный директор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов.

- Государственный пакет акций Вашей компании наряду с бумагами крупнейших российских авиастроительных предприятий внесен в уставный капитал ОАК. Что изменится в работе Вашей компании после вступления в этот холдинг?

- Задача, которую перед нами ставит руководство ОАК, - это очень быстрое, интенсивное развитие гражданского сектора авиапрома. Дело в том, что в военном секторе, как мы полагаем, уже достигнут хороший уровень продаж, практически максимум. Он будет поддерживаться как минимум еще пять лет, вплоть до появления истребителя пятого поколения. То есть портфель заказов по военным самолетам на пять лет у ОАК в целом сформирован - это достаточно большой срок. Что касается гражданской авиации, перед нами стоит задача выйти к 2012 году на уровень производства 130-150 самолетов в год. В основном это будут самолеты регионального класса. Из этого количества примерно половина будет приходиться на региональные самолеты Sukhoi Superjet (SSJ) и Ан-148, а остальное будет делиться между Ил-96, Ту-204/214. Мы возлагали определенные надежды на самолеты для местных авиалиний Ан-140 и Ан-38. Однако, как показывает опыт последнего года работы, эти машины не пользуются массовым спросом у наших авиакомпаний. В ОАК наша компания будет исполнять двойную функцию. Во-первых, мы будем заниматься организацией продаж гражданской авиатехники, во-вторых, предоставлять финансовые услуги собственно по лизингу самолетов. По нашим оценкам, подавляющее большинство продаж на внутреннем рынке будет происходить через механизм лизинга. 60-70% продаж на внешнем рынке будет также сопровождаться предоставлением иностранным покупателям госгарантий РФ.

Наша компания участвует во всех этапах жизненного цикла самолета. Уже сейчас ИФК выступает и будет выступать в будущем партнером крупнейших авиазаводов России по модернизации воздушных судов. Мы доводим до заводов пожелания компаний-заказчиков и таким образом способствуем приспособлению их продукции к растущим требованиям рынка. С нашей помощью осуществляется модернизация двигателей. И наконец, ИФК занимается собственно организацией продаж как комплексом финансовых операций, а также послепродажным обслуживанием техники в течение всего жизненного цикла воздушного судна.

При этом, занимая место между потребителями и предприятиями авиационной промышленности, наша лизинговая компания все же больше тяготеет к промыш-

ленности. Фактически для двух крупнейших российских авиазаводов, с которыми мы в основном работаем, - Воронежского и Ульяновского - ИФК служит не только источником финансирования, но и связующим звеном между рынком и поставщиками.

- На прошлой неделе "Росимущество" заявило, что госпакет акций ИФК технически невозможно внести в уставный капитал ОАК. Насколько вероятно, с вашей точки зрения, что ИФК все же останется за рамками этого холдинга?

- Дискуссии о том, быть ли лизинговым компаниям внутри ОАК, или им лучше оставаться независимыми или, скажем, действовать при авиакомпаниях, идут давно. На данный момент, мне кажется, решение принято, указ президента о нашем вхождении в ОАК подписан. А споры о том, полезнее мы в ОАК или вне ОАК, я думаю, будут продолжаться, как и споры о том, кто главнее: авиапром или авиакомпания - заказчики самолетов. Мое мнение такое: будет переходный период, который, вероятно, продлится от трех до пяти лет, до начала массового выпуска самолетов. На это время оптимальной мне представляется схема, при которой контролируемая государством лизинговая компания работает внутри государственного холдинга ОАК. Когда российские авиазаводы выпустят критическую массу самолетов, когда Россия продаст 100-150 из них в разные уголки мира, т.е. когда ОАК создаст основы рынка авиатехники в нашей стране, тогда можно будет говорить о появлении устойчивого интереса к работе на нем со стороны независимых инвесторов, банков. А пока мы видим такой интерес со стороны небольших лизинговых компаний, которые работают с отдельными наиболее ликвидными элементами самолетов, например с двигателями, на вторичном рынке. Услуг по покупке новых самолетов никто из независимых лизингодателей еще не предлагал.

Кроме того, сам современный продукт российского авиапрома недостаточно унифицирован. Сейчас самолеты изготавливаются под конкретные требования авиакомпании, в результате каждые пять машин одного и того же типа, которые ИФК поставляет заказчикам, отличаются от пяти предыдущих. Это очень затратно и неэффективно. В течение ближайших пяти лет надо будет создать по одной-две платформы каждого типа, которые можно было бы предлагать авиаперевозчикам действительно в массовом порядке.

- Вы думаете, что пяти лет на этот процесс хватит?

- Я так надеюсь. Останется, видимо, две модификации Ту-204, одна - Ил-96, одна-две - Ан-148 и две - SSJ. И все! В них можно будет делать небольшие изменения, касающиеся в основном интерьеров.

Наша задача - довести продукт до такого состояния, когда бы он отвечал запросам многих покупателей и его можно было стандартно производить в массовых количествах. После этого можно будет поговорить о подключении большого количества независимых инвесторов к процессу лизинга. Они увидят, что промышленность выжила, продукт состоялся, он востребован в разных странах мира, послепродажное обслуживание налажено и у них меньше риска вкладываться в эту отрасль и этот продукт.

- С 2001 года ваша компания участвует в схеме господдержки авиапрома через регулярное пополнение уставного капитала лизинговых компаний бюджетными средствами. Можете ли вы оценить, насколько удалось решить те задачи, которые государство ставило, внедряя эту схему?

- Историю нашей компании можно разделить на два этапа: с 1999 года, когда она была основана, до 2006-го, и нынешний, который, видимо, будет продолжаться до 2012 года. Характерной чертой первого этапа была посткризисная обстановка в банковской сфере: высокие процентные ставки, отсутствие длинных денег плюс фактическое банкротство наших основных авиазаводов. Ульяновский завод был в техническом банкротстве, выведен из него путем создания АО "Авиастар-СП", а Воронежский завод стоял на грани.

В тех условиях привлечь частные компании, частный капитал для спасения заводов было единственно правильным решением государства. В результате в прошлом году мы на каждый государственный рубль, вложенный через нас в постройку самолетов, привлекли более трех из других источников. Если мерить в выпущенных самолетах, то наши результаты по-прежнему очень скромны. Но пропорция бюджетных и привлеченных средств уже вполне воодушевляющая.

На те сравнительно небольшие средства, которые государство вложило в нас за прошедшие годы, невозможно сделать чудо. Но наша компания выполнила главную задачу: сохранены эти два завода, сохранен их кадровый потенциал, заказы, которые мы организовали, позволили конструкторскому бюро работать над модернизацией самолетов. Поэтому я считаю, что первый этап нашей жизни (1999-2006 годы) был успешным и ничего лучшего в тех условиях придумать было нельзя. Теперь, сохранив потенциал промышленности, надо переходить к решению следующей задачи - налаживанию массового производства. Необходимо также отвоевать себе кусочек мирового рынка, который Россия потеряла в начале 90-х годов. Надо рассчитывать где-то на 5-7% мирового рынка к 2012 году. И эта задача вполне реальна - с учетом тех самолетов, которые у нас уже есть и которые сейчас разрабатываются.

- Темп развития компании оказался таким, как вы ожидали в 1999 году?

- Как всегда в России, мы очень долго запрягали. Конкурс на оказание господдержки ИФК выиграла в 2001 году, первые деньги пришли от государства в самом конце 2002-го. Первые три самолета были построены и переданы в авиакомпанию в 2003-2004 годах. Потом в 2005 году мы построили пять самолетов, в 2006-м - два. Сейчас у нас в производстве 23 самолета. В целом весь процесс отстал от наших первоначальных расчетов примерно на два года.

Одна из причин этого в самой технологии господдержки через пополнение уставного капитала. Она оказалась очень медленной и трудоемкой. Оформление дополнительной эмиссии каждый год, принятие корпоративных решений, директивы правительства - все это занимает очень много времени.

- В связи с формированием ОАК и вхождением ИФК в нее этот механизм как-нибудь изменится?

- Я считаю, что пора заканчивать с увеличением уставного капитала традиционным способом. Этот механизм свою задачу выполнил, минимальная критическая масса капитала в отрасли уже создана.

Авиапром ни в коем случае не должен жить только на бюджетные деньги. В следующие несколько лет, я

думаю, нам надо будет смелее идти на увеличение кредитных рисков, привлекать банковские займы. А для этого нам потребуются госгарантии по этим займам. Вот через механизм гарантий по займам государство и могло бы оказать авиапрому наиболее действенную поддержку на современном этапе. Как вариант можно рассматривать расширение механизма субсидирования лизинговых платежей. Мы хотели бы, чтобы наши товарищи в правительстве четко поняли, что это не есть перенесение всего финансового риска на их плечи, поскольку кредит и, соответственно, гарантии на него даются под конкретный контракт, в котором обозначены заказчик, исполнитель и условия оплаты работ. Кроме того, по сложившейся практике гарантии даются только на 85% суммы контракта. Оставшиеся 15% - это вполне заметная сумма, по которой покупатель или лизинговая компания разделяет финансовый риск с государством-гарантом. В области экспорта предоставление таких гарантий в таких размерах является общемировой практикой. Наша компания с 2005 года поставляет на экспорт самолеты именно по такой схеме. Мы предлагаем эту экспортную практику временно, до 2012 года, перенести на наш внутренний рынок, чтобы создать на нем критическую массу самолетов. А с 2012 года, я думаю, можно будет отказаться от господдержки авиапрома в нынешних масштабах, так как к тому времени и наша банковская система будет достаточно капитализирована и рынок авиатехники готов будет принять частный капитал.

- Каковы критерии финансовой эффективности капиталовложений в авиационный лизинг? Как вы выглядите с этой точки зрения по сравнению с лизинговыми компаниями, существующими при крупнейших западных авиастроительных концернах, скажем Boeing Capital?

- Критерии оценки эффективности любого предприятия описаны в учебниках. Это прежде всего доходность на вложенный капитал. Мы уже три года показываем рентабельную работу на уровне 9-10%, и этот факт я считаю очень важным для привлечения негосударственных капиталовложений. Целевым для нас показателем является достижение доходности инвестиций в 12-15%. Насчет западных компаний мне трудно говорить, поскольку их финансовая информация очень закрыта. Насколько можно судить по открытым оценкам, лидером в отрасли является компания ILFC (крупнейшая транснациональная авиализинговая компания с портфелем заказов более 40 млрд долл., оперирует парком из 800 самолетов. - Ред.). Ее рентабельность достигает 15%. Но это отчасти связано с тем, что она занимается операционным лизингом, который в России не развит. ИФК занимается финансовым лизингом, а эта деятельность изначально предполагает более низкую рентабельность.

- Вступление России в ВТО не помешает развитию отечественного авиапрома?

- Насколько я понимаю, переговоры о вступлении в ВТО предполагают, что в области авиации России будет позволен переходный период около десяти лет. В этот срок российский авиапром вполне сможет уложиться. Поэтому мы смотрим в будущее с оптимизмом.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета "Время новостей"
23.03.07*

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ЛЕТАЮЩИЕ ЛОДКИ ПОКОРЯТ АЗИЮ

Компания MTE из немецкого города Росток создала гибрид самолета и корабля, который получил название Seafalcon. Устройство летает немного выше уровня воды, но при этом речь не идет о самолете в обычном смысле этого слова. Хотя конструкция оснащена крыльями, стабилизатором и кабиной пилота, она была классифицирована как судно.

На скорости в 150 км/ч прототип скользит над поверхностью воды, используя следующую физическую особенность: вблизи поверхности избыточное давление на крыло возрастает, увеличивая таким образом подъемную силу. Транспортные средства, использующие эту силу, называются экранопланы. Теперь изобретение компании MTE будет покорять островные миры Азии.

Эффект, положенный в основу конструкции, был открыт в двадцатых годах прошлого века и уже неоднократно использовался, говорит директор компании Дитер Пульс (Dieter Puls): "С начала шестидесятих годов Советский Союз использовал подобные разработки для военных целей". Самый большой из аппаратов марки "KM" весил почти 400 тонн и развивал максимальную скорость 450 км/ч.

Всего было построено лишь несколько таких монстров.

Недавно крупные проекты по разработке экранопланов были начаты в Китае и Южной Корее. Германская промышленность занималась подобными разработками начиная с 50-х годов, однако ни одна из них не смогла пробиться на рынок.

Создатели надеются, что восьмиместный Seafalcon 08 ждет лучшая судьба: "Мы заключили соглашение с индонезийским партнером, согласно которому с 2007 года Seafalcon будет производиться там по лицензии", - говорит Пулс. То, что новая техника будет производиться в азиатской стране, не случайно: "Индонезия идеальна, так как состоит из тысяч островов".

Экраноплан движется в пять раз быстрее обычного судна. В отличие от самолета, ему не нужна взлетно-посадочная полоса, он может стартовать прямо с края берега. Это позволяет передвигаться на короткие и средние расстояния быстрее, чем на самолете.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.maschinenmarkt.de
31.01.07*

MITSUBISHI HI ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ ИЗ КИТАЯ НА ГАЗОВУЮ ТУРБИНУ M251S

Компания Mitsubishi Heavy Industries совместно с компанией Marubeni получила заказ на газовую турбину M251S от компании Taiyuan Iron & Steel (TISCO), одного из крупнейших китайских производителей стали.

Газовая турбина будет обслуживать центральную установку электростанции комбинированного цикла, оснащенную газовой турбиной, работающей на доменном газе. Постройку электростанции в городе Тайюань провинции Шаньси ведет компания TISCO. Подобные электростанции, оснащенные турбинами, работающими на доменном газе, эффективно утилизируют газ из доменной печи, используя его для производства электроэнергии, покрывающей нужды сталелитейного процесса. Запуск тайюаньской электростанции запланирован на август 2008.

Проект компании TISCO финансируется в рамках иенового кредита, полученного под проект расширения инфраструктуры Тайюаня. Электростанция мощностью 50 МВ будет состоять из газовой турбины M251S, паровой турбины, генератора и теплоутилиза-

ционного парогенератора. Газовая турбина M251S мощностью 30 МВ будет произведена на заводе в Такасаге (Япония), принадлежащем Mitsubishi Heavy Industries. Паровая турбина будет поставлена китайской компанией Hangzhou Steam Turbine Co., а парогенератор компания TISCO приобретет отдельно.

Китайская сталелитейная промышленность растет с каждым годом, вслед за быстрым ростом местной экономики. В 2006 году производство сырой стали в Китае достигло 420 млн. тонн, что на 18,5% больше, чем в предыдущем году, поэтому страна заинтересована в эффективных решениях по использованию энергии и уменьшению выбросов углекислого газа. Ответом на это является стремление предприятий сталелитейной промышленности к использованию высокоэффективных электростанций, работающих на доменном газе.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mhi.co.jp/indexe.html
13.03.07*

SIEMENS – САМЫЙ КРУПНЫЙ ДЕРЖАТЕЛЬ ПАТЕНТОВ В ГЕРМАНИИ

Портфель патентов в области охраны окружающей среды в последнее время стал значительно больше. В опубликованной сегодня годовой статистике Германского ведомства по маркам и патентам Siemens, подавший в прошлом году 2501 заявку на патент, занял первое место, обогнав Bosch (2202) и DaimlerChrysler (1626).

По сравнению с предыдущим годом количество заявок, поданных компанией в таких областях, как производство и распределение электроэнергии, медицинская техника и промышленная автоматизация, увеличилось на 7,5%.

"Более половины этих разработок имеет отношение к защите окружающей среды и климата", - говорит профессор Винфрид Бюттнер (Winfried Buttner), руководитель отдела интеллектуальной собственности компании. Всего компании Siemens принадлежит около 30 000 патентов в области охраны окружающей среды.

"Если мы проанализируем вызовы, которые бросает нам скорость развития современных рынков, станет понятно, что наши решения прежде всего будут служить удовлетворению все возрастающей потребности в мобильности, уменьшать использование ресурсов и соответствовать более строгим требованиям к охране окружающей среды", - говорит Бюттнер. Над новыми продуктами, решениями и услугами в Siemens работают почти 50 000 исследователей и разработчиков - практически каждый второй исследователь в Германии. По словам Бюттнера, такая ситуация стала возможной благодаря условиям размещения, включая политику образования кластеров.

Одним из таких кластеров является город Нюрнберг, в котором находятся 500 предприятий, занимающихся энергетикой, в том числе Siemens, ABB и Alstom. В своих исследованиях компании тесно сотрудничают с университетом им. Фридриха Александра и Обществом Фраунгофера. Общая численность работников кластера, занятых в электроэнергетике, составляет 50 000. Таким образом, регион воспроизводит всю цепь образования стоимости, начиная с университетских фундаментальных исследований, начальных промышленных разработок, продуктоориентированных проектов и заканчивая работой производителей услуг и поставщиков средних размеров.

Все это сделало возможным объединение инновационных ресурсов, которое благодаря короткому пути и интенсивному обмену обеспечивает создание симбиотических отношений между всеми участниками. Преимуществами места размещения обусловлено и количество открытий, появляющихся в стенах Siemens.

"Наша энергетическая стратегия, - говорит Бюттнер, - с одной стороны заключается в том, чтобы продолжать повышать эффективность электростанций, избегая способов, которые предполагают

существенные выбросы углекислого газа. С другой стороны, не менее важной для нас является задача снижения энергопотребления. Поэтому мы последовательно работаем над тем, чтобы повысить энергетическую эффективность наших продуктов".

Примером одного из более чем 30 000 патентов, принадлежащих Siemens в области защиты окружающей среды, служит разработанный компанией метод, при котором так называемый радиальный зазор (расстояние между концами лопастей турбинного ротора и стеной корпуса) можно сделать меньше и таким образом максимально снизить потери, связанные с выходом энергии сквозь зазор. Решение заключается в использовании гидравлической установки, которая сдвигает ротор на оптимальную позицию.

Самая большая и мощная в мире газовая турбина на сегодняшний день, SGT5-8000 H, при использовании в комбинированных газо-паровых турбинных электростанциях позволит достичь КПД в 60%. Реализованные на сегодняшний день газо-паровые проекты имеют КПД не более 58%. Мощность новой турбины соответствует 13 моторам большого транспортного самолета, ее достаточно для того, чтобы снабжать электричеством население города размером с Гамбург.

Создание этой турбины стало возможным благодаря новым материалам и покрытиям, а также улучшенной конструкции турбинных лопастей и компрессора. Сочетание этих новшеств позволит существенно повысить энергетическую отдачу при прежнем количестве используемого топлива. За этим технологическим прорывом стоит примерно 30 патентных пакетов, что соответствует примерно 150 отдельным патентам.

Благодаря применению новых магнитов в синхронных электромоторах компрессоров, климатической техники и насосов компании Siemens удалось увеличить производительность этих устройств на 100% при том же количестве оборотов в минуту. "Такое увеличение эффективности является существенным вкладом в охрану окружающей среды, - поясняет Бюттнер. - Эти разработки позволят уменьшить количество потребляемой энергии на 50% при сохранении мощности машины. Для наших клиентов это прежде всего означает, что они будут потреблять меньше электроэнергии и экономить на этом.

Это также означает, что нам удалось найти решение, которое позволит экономить в общей сложности 130 тераватт/час в год во всем мире, что соответствует 20% годового расходования электрического тока в Германии. Уменьшение выбросов углекислого газа составит примерно 57 миллионов тонн". Все эти решения защищены международными патентами.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
16.03.07*

NORDEX: БОЛЬШОЙ ПРОЕКТ В ИСПАНИИ

Компания Nordex получила свой самый большой на сегодняшний день заказ. Примерно за 51 млн. евро компания построит ветряной парк в испанской провинции Кастилия и Леон.

Осенью этого года в центральной Испании будут установлены 22 большие турбины серии N90 по 2 300 кВт каждая. "При средней скорости ветра в 8,2 м/с установки смогут обеспечивать 3 000 часов полной нагрузки", - говорит Карстен Педерсен (Carsten Pederсен), начальник отдела сбыта компании.

В прошлом году в Испании Nordex подключил к сети свой самый большой ветряной парк. Вблизи

города Тортоза в эксплуатацию было запущено 37 турбин серии N62 мощностью 1 300 кВт. Педерсен говорит: "Отзывы клиентов стали важнейшим аргументом в пользу нашей компании. Один из наших клиентов, испанская группа компаний Preneal, эксплуатирует ветряные парки общей мощностью 300 МВт".

В различной стадии планирования находятся дальнейшие проекты общей мощностью 1 500 МВт. Географически они распределены по Испании, Центральной и Южной Европе и Латинской Америке.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.diselepub.com
27.02.07*

ТУРБИНЫ GE LM2500+G4 АДАПТИРОВАНЫ К МОРСКОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ

26 авиационно-судовых газовых турбин GE в течение 500 000 часов в испытательном режиме обеспечивали движение и работу бортовых установок на 17-ти круизных судах. Теперь GE предлагает для морского использования несколько типов газовых турбин со сходными характеристиками.

"Мы расширили нашу успешную линейку продуктов класса LM, и теперь владельцы круизных лайнеров могут выбрать наши газовые турбины марки LM2500+G4, обладающие той же конфигурацией и эффективностью, что и решения LM2500+ и LM2500", - сообщил Брайан Болзингер (Brien Bolsinger), директор GE Marine. "Турбина LM2500+G4 является последней версией в серии турбин LM2500, она позволит получать на 17% больше энергии, чем ее

предшественница, турбина LM2500+", - добавил он.

Газовые турбины GE для круизных судов поставляются в двух различных конфигурациях: 16 газовых турбин LM2500+ являются основой для совмещенной электрической приводной системы COGES на основе газовой и паровой турбин, используемой на борту четырех судов компании Celebrity Cruises и четырех судов компании Royal Caribbean International; 6 турбин LM2500+ и 4 турбины LM2500 используются в совмещенной дизель- и газотурбинной установке на борту еще 9 судов, принадлежащих компаниям Princess Cruises, Cunard Line и Holland American Line.

Морские газовые турбины производятся на заводе подразделения GE Marine в Эвендейле (США) и подготавливаются к транспортировке в подразделении GE Energy в Хьюстоне.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieslepub.com
12.03.07*

КОМПРЕССОРНЫЕ ПОЕЗДА ДЛЯ КАТАРА И НИГЕРИИ

Компания Siemens Power Generation заключила два контракта на поставку компрессорных поездов для нефтяных и газовых проектов в Катаре и Нигерии. 5 компрессорных поездов, приводимых в движение газовыми турбинами, предназначены для датской компании Maersk Oil Qatar AS.

Еще две генераторные установки и три поезда, оснащенных генераторами, заказала южнокорейская компания Daewoo E&C для проекта в Нигерии. Общая стоимость обоих контрактов составит около 157 млн. долларов.

Siemens PG поставит 5 компрессорных поездов для 5-го блока шельфовой электростанции Аль-Шахин в Катаре. Каждый поезд оснащен компрессором STC-SV, приводимым в движение газовой турбиной SGT-700. Компании Maersk Oil Qatar и Qatar Petro-

leum планируют дальнейшее развитие 5-го блока, заложенного в 1994 году. Частью плана дальнейшего строительства является постройка мощностей для сбора и доставки попутного газа компании Qatar Petroleum. Последняя будет также использовать газ на своих электростанциях, расположенных в городе Месайед.

Другой заказ, размещенный компанией Daewoo E&C, предназначен для реализации нефтяного и газового проекта Гбаран/Убие в Нигерии. Оборудование будет поставлено нигерийскому подразделению Shell, компании Shell Petroleum Development Company of Nigeria. Заказ включает два поезда, оснащенных компрессорами STC-SV, и три подвижных электростанции с генераторами.

*источник:
Клуб авиастроителей по материалам
www.siemens.com/powergeneration
08.03.07*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2007 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

- поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

Некоммерческое партнерство "Клуб авиастроителей" создано как свободное сообщество людей, чьи интересы так или иначе связаны с авиацией и авиастроением.

Сверхзадача Клуба - в современных условиях сохранить и преумножить тот потенциал знаний и опыта, который накоплен прошлыми поколениями и который сегодня может быть в значительной мере утрачен в связи с политическими, социальными, экономическими и демографическими проблемами в нашей стране. Эти проблемы в значительной мере обусловлены трансформацией политической и экономической систем, необходимой для дальнейшего развития общества, но неизбежно приводящей к разрушению сложившихся в прошлом способов организации общественной жизни и строительству новых. В условиях перемен любое общество должно уметь сохранить самое ценное из опыта и знаний, накопленных поколениями.

Несмотря на то, что в современном насыщенном электронными средствами коммуникации обществе усиливаются процессы отчуждения, общение и совместная деятельность представителей разных поколений, в том числе и с использованием новых форматов, по-прежнему выступает одним из наиболее эффективных способов трансляции культурных образцов. Разумеется, в таком общении и совместной деятельности опыт систематизируется, переосмысливается, совершенствуются сами способы обучения.

Современная ситуация в российском обществе такова, что оно фактически разделилось на представителей старших поколений - носителей знаний, которые как личности и как специалисты формировались в условиях индустриального общества, и молодежь, формирующуюся в условиях общества информационного. Гиперинтенсивное развитие систем телекоммуникаций - Интер-

нет, новые технологии накопления и передачи данных и т.п. - создает дополнительные барьеры между поколениями: старшие поколения новыми технологиями не владеют.

Кроме того, инфосфера обладает для молодежи огромной притягательностью с точки зрения приложения своих сил. Промышленность же, то есть фабрики и заводы, представляются им, как места "неинтересной деятельности с использованием старых технологий". Но ведь никакая страна, если она хочет быть уважаема в современном мире, не может обойтись без промышленности! Сегодня многие предприятия меняются, совершенствуя свою производственную базу и технологию. Процесс этот, однако, идет медленно и трудно. И есть опасность невозможности утрат. Включение новых поколений в те сферы экономики, которые традиционно удерживали Отечество на высоких позициях в мире, - только это может дать основания для социального оптимизма.

Опыт деятельности клуба со всей очевидностью показывает, что представители старших поколений и молодежь способны плодотворно общаться в современном формате. Главное, что для этого нужно, - взаимная доброжелательность, забота друг о друге и понимание важности совместного общения для взаимообогащения.

Потребность в передаче знаний и опыта - врожденная потребность каждого человека, независимо от его возраста. Даже ребенок получает удовольствие, пытаясь научить других самым элементарным навыкам, которые успел приобрести сам. Но только тех, кто доброжелателен к нему, кто способен его слушать, у него учиться. Кто не воздвигает себя сам на пьедестал гуру, не воспринимает себя как носителя всеобъемлющего багажа знаний. Только в этом случае СОВМЕСТНАЯ СРЕДА "стариков" и молодежи СПОСОБНА решить создавшиеся проблемы разобщенности поколений, объединить их в рамках общего дела.

Наш клуб ежегодно проводит детскую Олимпиаду по истории авиации и воздухоплавания. В ее работе принимают участие представители разных поколений. До этого года она проходила в традиционном формате: дети учатся, взрослые учат. Хотя, надо сказать, новые, привычные для молодежи, средства общения и тогда делали свое дело. Первый этап проходил с использованием сети Интернет для передачи информации, что сделало Олимпиаду доступной для участников из разных регионов России, а также для русскоязычных детей из других стран. Но в этом году была сделана попытка перейти на новый уровень - свои работы ребята должны были РАЗМЕСТИТЬ в сети Интернет, сразу опубликовать, сделать достоянием общества! То есть, использовать в этом процессе новые коммуникационные технологии.

И тут произошло то, к чему мы оказались не готовы. К сожалению, некоторые педагоги, взявшие на себя роль руководителей детских работ, звонили нам и выражали свое недовольство. Часть детей наиболее консервативными педагогами, к сожалению, была просто "отлучена" от олимпиады. В то же время мы получили ряд сведений и о том, что некоторые педагоги поменялись с детьми ролями: сели за компьютеры и под руководством своих учеников стали осваивать новые средства. И их ученики с огромным удовольствием взяли на себя роль терпеливых наставников. Нет сомнений, что именно за таким сотрудничеством будущее! Остается только порадоваться и за ребят, и за их руководителей!

Ну и, конечно, за Клуб, ставший инициатором такого сотворчества!

А главное - сделать правильные выводы: мы хотя и на верном пути, но только в его начале. Нам просто необходимо создать все возможные условия для развития и обогащения современных средств взаимодействия в нашем сообществе, сделать их доступными для всех поколений.

Именно поэтому в последнее время Клуб авиастроителей принимает участие в различных мероприятиях, которые проводят телекоммуникационные и мультимедийные компании, содействует становлению и развитию различных виртуальных сообществ, развивает собственные интернет-ресурсы. Именно поэтому самые молодые члены клуба участвуют во Второй российско-германской научно-практической студенческой конференции "Информационные технологии в современной жизни", проводимой Международной академией по менеджменту и технологиям в Германии.

Настоятельное требование времени, поставившего на повестку дня вопросы развития национальной технико-технологической базы, связанной с преобразованием и подъемом ведущих отраслей общественного производства - включение в этот процесс новых поколений как активных созидателей, высоких профессионалов, зрелых граждан. Хочется верить, что такие общественные организации, как Клуб авиастроителей, становятся точками роста гражданского общества той России, в которой все мы хотели бы жить.

*Н.Г. БАГДАСАРЬЯН
С.В. ГВОЗДЕВ
Члены Клуба авиастроителей*

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

ИТОГИ МОСКОВСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКОЙ ОЛИМПИАДЫ 2006–2007 ГГ.

17 марта 2007 года, в Лицее №1550 города Москвы состоялась Ежегодная политехническая Олимпиада школьников (городской этап). Олимпиада организована Клубом авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы.

ПРОТОКОЛ

Заседания жюри Московской региональной политехнической олимпиады школьников

г. Москва, Лицей №1550

17 марта 2007г.

Присутствовали: Председатель жюри - Москвитин М.Л. Члены жюри – Соловьев А.Н., Царькова О.Г., Смирнова Г.Н., Владзиевский Л.А., Космакова Л.Н., Фролов А.В.

Слушали: о подведении итогов Московской региональной политехнической олимпиады школьников (проверено 57 работ участников, из которых: 40 чел. - 10 класс и 17 чел. - 11 класс).

Постановили: считать победителями Московской региональной политехнической олимпиады школьников следующих участников:

№ п/п	Ф.И.О. участника	Населенный пункт	Учебное заведение	Класс	Кол-во баллов	Место
1	Лаврухин Александр Сергеевич	г. Москва, ЮВАО	ЦО №654	10	14	1
2	Банников Павел Сергеевич	г. Москва, ЮВАО	ЦО №654	10	14	1
3	Гинжул Варвара Александровна	г. Москва, ЮВАО	ЦО №654	10	14	1
4	Калачев Глеб Вячеславович	г. Москва, ЮВАО	Лицей «Вторая школа»	10	12	2
5	Воронцов Егор Станиславович	г. Москва, ЮВАО	ЦО №654	10	11	3
6	Соколова Ирина Викторовна	г. Москва, САО	ГОУ «Лицей №1550»	10	11	3
7	Рудневский Артем Юрьевич	г. Москва, САО	ГОУ «Лицей №1550»	10	11	3
8	Галечян Артур Михайлович	г. Москва, ЮВАО	ЦО №654	10	10	Поощрит. приз
9	Зернов Вадим Сергеевич	г. Москва, ЮВАО	ГОУ СОШ «Лицей № 1547»	10	9	Поощрит. приз
10	Пук Геннадий Михайлович	г. Москва, ЮВАО	ГОУ СОШ «Лицей № 1547»	10	9	Поощрит. приз
11	Зотов Иван Андреевич	г. Москва, САО	ГОУ «Лицей №1550»	11	11	1
12	Князев Александр Сергеевич	г. Москва, Зеленоградский округ	ГОУ «Гимназия №1528»	11	7	2
13	Грачев Виктор Борисович	г. Москва, Зеленоградский округ	ГОУ СОШ № 909	11	6	3
14	Белоусов Сергей Александрович	г. Москва, Зеленоградский округ	ГОУ «Гимназия №1528»	11	6	3
15	Коваленко Петр Филиппович	г. Москва, Зеленоградский округ	ГОУ «Гимназия №1528»	11	5	Поощрит. приз
16	Левкин Роман Андреевич	г. Москва, Зеленоградский округ	ГОУ «Гимназия №1528»	11	5	Поощрит. приз

Председатель жюри - Москвитин М.Л. (учитель физики, кандидат физико-математических наук)

ПОЛОЖЕНИЕ О ЧЛЕНСТВЕ В КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Утверждено Собранием Клуба авиастроителей.
Протокол от 15 декабря 2006 года

Клуб авиастроителей открыт для всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением.

Членами клуба могут быть любые физические лица, а также юридические лица, не преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющие ее между участниками. Права и обязанности членов клуба изложены в Уставе клуба.

Основанием для решения вопроса о членстве в клубе является свободное волеизъявление лица, выраженное в письменном заявлении на имя Президента клуба (такое лицо с момента получения заявления Аппаратом клуба получает статус "Кандидат в члены клуба"), или рекомендация одного или нескольких членов клуба о приглашении какого-либо частного лица в клуб в качестве члена клуба.

Вопрос о членстве в клубе находится в компетенции Собрания клуба или Совета клуба.

Положительное решение вопроса о членстве в клубе, вынесенное в отношении Кандидата в члены клуба, фактически означает начало членства в клубе с даты такого решения. Аппарат клуба направляет в адрес этого лица извещение о приеме в клуб и, если это физическое лицо, клубную карту и значок.

Положительное решение вопроса о членстве в клубе, вынесенное в отношении лица, получившего рекомендацию кого-либо из членов клуба, фактически является решением о присвоении этому лицу статуса "Персона грата". Персоне грата направляется Официальное приглашение в клуб от имени Президента клуба.

Персона грата имеет право:

- отказаться от членства в клубе;
- принять приглашение сразу;
- посетить одно заседание клуба и принять решение после этого посещения.

Согласие Персоны грата означает начало членства в клубе. Аппарат клуба направляет в адрес этого лица клубную карту и значок.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СТАТУСЫ ЧЛЕНОВ КЛУБА

Действительный член клуба - член клуба (только физическое лицо), активно принимающий участие в деятельности клуба и/или своей деятельностью активно способствующий достижению целей клуба. Статус "Действительный член клуба" может быть присвоен по решению Собрания клуба или Совета клуба.

Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только член клуба, уже имеющий статус "Действительный член клуба". Члену клуба, которому присвоен статус "Действительный член клуба", Президентом клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

Почетный член клуба - статус, присваиваемый Действительным членам клуба, внесшим значительный вклад в развитие авиастроения, а также в развитие Клуба авиастроителей, по специальному решению Собрания клуба или Совета клуба. Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только Действительный член клуба. Члену клуба, которому присвоен статус "Почетный член клуба", Президентом клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ЧЛЕНСТВА В КЛУБЕ

Для прекращения членства в клубе достаточно желания члена клуба, изложенного в письменной форме и направленного в адрес Президента клуба.

Каждый член клуба может быть исключен из клуба по решению Собрания клуба или Совета клуба в случаях:

- неоднократного нарушения Устава клуба;
- нанесения своими действиями ущерба имуществу и репутации клуба;
- задержки в уплате членских взносов более чем на 60 дней.

Любые решения Совета клуба могут быть обжалованы в Наблюдательном совете клуба или на Собрании клуба.



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-САЙТ КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU**

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2006

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ



МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ASME TURBO EXPO-2007

МОНРЕАЛЬ, КАНАДА
14.05.2007—17.05.2007

Организатор выставки:
Международный
газотурбинный институт (IGTI).

На выставке будут демонстрироваться наземные установки промышленного использования, двигатели для гражданской и военной авиации, двигательные и энергетические установки морского назначения, газотурбинные установки для нефтегазовой отрасли – платформы и трубопроводы, газотурбинные установки для выработки электроэнергии, технологии и оборудование для производства газовых турбин, производство вспомогательного оборудования, обслуживание.

Подробная информация:
WWW.ASMESCONFERENCES.ORG/TE07/
WWW.EXPOMENU.RU

г. Москва

25 ноября 2006 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д.2, корп.8, тел. +7(495) 685-1930. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим лицам, являющимся таковыми по действующему законодательству Российской Федерации.

Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2007 года.

Предмет Оферты: Платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей (бумажный вариант) в 2007 году. Далее по тексту – Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей в рамках Общепользуемой благотворительной программы "Бюллетень Клуба авиастроителей" и подлежит платному распространению в соответствии с условиями распространения, являющимися частью этой программы. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек), включая налог на добавленную стоимость.
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта Оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом (см. образец) и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным Вам способом: факсом (+7(495)685-1930), электронной почтой (info@as-club.ru; bull@as-club.ru) или обычным письмом (Россия, Москва, 127015, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей)
2. В ответ на Ваш заказ Вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета Вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.



Спонсор проекта ФГУП "ММП "Салют"

Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"