

# **БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

**№ 4 (28), апрель 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:  
+7-905-707-37-80  
+7-903-153-68-18  
e-mail:  
bull@as-club.ru  
web-страница:  
www.as-club.ru/bull

КЛУБ  
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный  
вице-президент Клуба:  
Гвоздев Сергей  
Валентинович

тел. +7 (495) 685-19-30,  
+7 (495) 685-26-30  
e-mail:  
info@as-club.ru  
www.as-club.ru

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

<b>ОБЗОР НОВОСТЕЙ</b>	<b>3</b>
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	27
<b>ОБЗОР ПРЕССЫ</b>	<b>39</b>
<b>ИНТЕРВЬЮ</b>	<b>84</b>
<b>ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ</b>	<b>92</b>
<b>МАТЕРИАЛЫ КЛУБА</b>	<b>96</b>

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](http://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

Определены дополнительные меры государственной поддержки ОАК	3	Индия получит российский авианосец в следующем году	11
Авиазаводы России в 2007 г. выпустят 24 магистральных самолета	4	Без господдержки можно только поддерживать существующий парк Ан-124-100	11
Счетная палата сочла поддержку российского авиапрома нецелевой и неэффективной	4	Компания "Сухой" готовится поставить Малайзии первые два из 18 заказанных истребителей Су-30	12
Лучший стимул	4	В России начата разработка нового самолета дальней авиации с использованием технологий "Стелс"	12
Россия восстанавливает лидирующие позиции по экспорту ВиВТ - С. Иванов	5	Завод им. Чкалова создал первый комплект для нового самолета	12
В ближайшие четыре года ОАК поставит на рынок около 400 гражданских самолетов	6	В России разрабатывают самолет, которому не будет аналогов в мире	13
ОАК до 2015 года планирует инвестировать 1 млрд. дол в модернизацию серийных авиазаводов	6	Межрегиональная ярмарка "Российским инновациям - российский капитал" проходит в Перми	14
Объединенная авиастроительная корпорация намерена налаживать сотрудничество с западными и восточными партнерами - С.Иванов	6	До 2015 года для Минобороны РФ планируется поставлять ежегодно по 10 новейших боевых вертолетов	14
Россель попросил Иванова оказать содействие в скорейшем принятии решения по "Титановой долине"	6	Итальянцы хотят собирать свои вертолеты в Бурятии	14
ОАК должна определиться с выбором международного партнера - Путин	7	Летом 2007 г. самолет Ту-334 №005 планируется передать на КАПО для подготовки к продаже	14
Отечественные самолеты не уступают зарубежным аналогам по топливной эффективности	7	Уго Чавес продемонстрировал президентам южноамериканских стран поставленные Россией истребители Су-30МК2	15
Самолетостроители подзаработают на Airbus	7	"Аэрофлот" не отказывается от сотрудничества с Boeing - глава компании	15
Авиакомпания "Трансаэро" получила первый самолет Ту-214	8	Тетюхин: Государственная авиационная корпорация увеличивает заказы для "ВСМПО-Ависма"	15
ЗАО "Авиастар-СП" посетила делегация ОАК	8	"Авиастар-СП" модернизирует Ан-124-100	15
Делегация МВЗ им. Миля работает в Индии	8	"Тушки" в тумане	16
Выставка LAAD-2007 укрепит сотрудничество РФ с Латинской Америкой	9	Продукцию УОМЗа будет продвигать на бразильский рынок фирма "Бравио авионик"	16
Компания "Сухой" представит в Рио-де-Жанейро летательные аппараты, заинтересовавшие страны Латинской Америки	9	В 2008 году поднимется в воздух самолет пятого поколения	16
Российские "Сушки" введены в боевой состав венесуэльских ВВС	9	Десятина "ВСМПО-Ависмы"	17
Представитель "ВСМПО-Ависма" возглавил совет директоров "Межгосударственной ассоциации "Титан"	10	"Волга-Днепр" будет наращивать парк модернизированных самолетов Ил-76ТД-90В	17
"Сухой" берет старье	10	Грузовые самолеты "выпали" из поля зрения ОАК?	18
"Полет" и Airbus Transport International подписали контракт на использование самолетов Ан-124-100	10	Генеральным директором ОАО "Вертолеты России" назначен Ю.Иванов	18
Создание в России вертолетного холдинга ОПК "Оборонпром" позволило продолжить в стране профильные научные разработки	11	Россия планирует в этом году удвоить военный экспорт в страны Латинской Америки	19

и другие новости

## ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за апрель 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### ОПРЕДЕЛЕНА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ОАК

В результате работы межведомственной рабочей группы по решению вопросов развития авиационной отрасли были определены дополнительные меры государственной поддержки ОАО "ОАК". Межведомственная рабочая группа одобрила представленный ОАО "ОАК" план производства гражданских самолетов в 2008-2012 годах, в том числе самолетов семейства Ил-96 - 15 единиц, семейства Ту-204/214 - 84 единицы, SSJ-100/Ту-334 - 236 единиц, а также Ан-148 - 96 единиц.

Перспективный план производства авиатехники разработан на основе поручений Военно-промышленной комиссии, возглавляемой первым заместителем председателя правительства Российской Федерации С. Б. Ивановым, он является результатом проведенной совместно с министерством транспорта Российской Федерации работы по выявлению потребностей в поставках производимых предприятиями ОАО "ОАК" самолетов у российских заказчиков авиатехники и включает планируемые экспортные поставки. План также основан на разрабатываемой стратегии ОАО "ОАК" в области гражданской авиатехники и планах технологического и кадрового развития основных заводов-производителей.

Рабочая группа определила необходимость осуществления комплекса мер государственной поддержки для обеспечения конкурентоспособности продукции ОАО "ОАК". Эти меры будут направлены на следующие направления:

- инвестиции в технологическое перевооружение предприятий ОАО "ОАК";
- развитие системы продаж и финансирование этапов строительства самолетов;
- развитие системы послепродажного обслуживания.

Согласно решению рабочей группы государственная поддержка будет осуществляться путем субсидирования процентных ставок по долгосрочным кредитам, предоставления государственных субсидий по лизинговым платежам и финансирования увеличения уставного капитала ОАО "ОАК". Обеспечение финансирования экспортных поставок будет осуществляться путем предоставления государственных гарантий согласно действующему в настоящее время порядку государственной поддержки экспорта высокотехнологичной продукции.

Реализация решений об увеличении инвестиций позволит дополнительно привлечь до 10 миллиардов рублей долгосрочных инвестиционных кредитов для закупок нового оборудования и расширения произ-

водства самолетов семейств Ту, Ан и SSJ. Основными получателями средств будут Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) и ЗАО "Авиастар-СП".

Запланированный объем субсидий по лизинговым платежам позволит обеспечить эффективную лизинговую ставку для авиакомпаний на уровне 0,8-0,9% от стоимости самолета и выполнение производственной программы стоимостью более 100 миллиардов рублей в период с 2008 по 2010 годы.

Производственный план ОАО "ОАК" предполагает значительный рост производства гражданских самолетов на основных заводах-изготовителях - ВАСО (более 25 самолетов в год), "Авиастар-СП" (более 20 самолетов в год) и КнААПО (более 60 самолетов в год), что потребует значительного увеличения производительности труда и обновления технологий производства на этих предприятиях.

Межведомственная рабочая группа также дала поручение министерству образования и науки РФ и министерству промышленности и энергетики РФ совместно с ОАО "ОАК" до 1 октября 2007 года подготовить комплексный план мероприятий по обеспечению подготовки и переподготовки инженерно-технического персонала и привлечению производственного персонала на предприятия авиационной промышленности на период до 2015 года.

Рабочая группа также поручила министерству промышленности и энергетики РФ и министерству экономического развития и торговли РФ в месячный срок подготовить предложения по механизму обеспечения поставок необходимого количества авиационных двигателей семейства ПС-90А для выполнения производственной программы ОАО "ОАК".

ОАО "ОАК" создано в соответствии с указом президента РФ №140 "Об открытом акционерном обществе "Объединенная авиастроительная корпорация" от 20 февраля 2006 г. Регистрация корпорации как юридического лица состоялась 20 ноября 2006 г.

На момент учреждения уставный капитал корпорации составляет 96,72 млрд. рублей.

Приоритетными направлениями деятельности ОАО "ОАК" и входящих в его компаний являются разработка, производство, реализация, сопровождение эксплуатации, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт и утилизация авиационной техники гражданского и военного назначения.

источник: компания "ОАК"  
10.04.07

## АВИАЗАВОДЫ РОССИИ В 2007 Г. ВЫПУСТЯТ 24 МАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТА

Федеральное агентство по промышленности России (Роспром) прогнозирует выпуск в 2007 г. предприятиями авиационной промышленности 24 магистральных воздушных судов. Об этом на заседании Коллегии авиационной общественности заявил заместитель начальника управления авиационной промышленности ведомства Вячеслав Рыбаков.

"План производства на 2007 г. составляет 24 магистральных самолета", - сказал он.

В. Рыбаков уточнил, что в это число входит достройка на самарском предприятии "Авиакор - авиационный завод" четырех среднемагистральных лайнеров Ту-154М и строительство четырех новых региональных турбовинтовых Ан-140. Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) должно построить пять самолетов Ту-214, Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) - два дальнемагистральных Ил-96-300, ульяновский "Авиастар-СП" - семь самолетов Ту-204.

Кроме того, два самолета-амфибии Бе-200 передаст заказчику Иркутское авиационное производственное объединение.

Чиновник также уточнил, что в производственной программе ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" на период до 2012 года заявлен выпуск 15 самолетов Ил-96, 84 Ту-204 / Ту-214, 236 Sukhoi Super-Jet-100 / Ту-334, 96 Ан-148.

Как сообщалось ранее, в ходе авиасалона МАКС-2007 планировалось передать авиакомпании "Атлант-Союз" первый самолет Ил-96-400Т. Кроме того, КАПО намерено сдать в коммерческую эксплуатацию самолет Ту-334 №005.

Согласно данным Роспрома, в 2006 г. предприятия российской авиационной промышленности построили 11 магистральных воздушных судов.

*источник: AVIAPORT.RU  
19.04.07*

## СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СОЧЛА ПОДДЕРЖКУ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА НЕЦЕЛЕВОЙ И НЕЭФФЕКТИВНОЙ

Проверки Счетной палаты показали неэффективное и нецелевое использование бюджетных средств на поддержку российского авиапрома. Этот вывод содержится в сообщении СП по итогам заседания Коллегии. Например, досмотровое оборудование, приобретенное для 25 аэропортов, введено в эксплуатацию только в девяти из них. В 2005 году из 8,45 млрд. руб., выделенных на поддержание и развитие аэропортов, освоено лишь 61%.

Показатели на 2006 год по поставкам основных типов гражданских самолетов, предусмотренные Стратегией развития авиационной промышленности до 2015 года, также не выполнены, говорится в сообщении. Коллегия отметила недостаток координации федеральных министерств и ведомств по выработке и реализации государственной политики в авиационной промышленности и гражданской авиации. Не приняты федеральные авиационные правила. Не утверждено Положение о лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и грузов. Не ведутся реестры федеральных авиационных правил и

правил использования воздушного пространства. Выдача лицензий осуществляется не на вид деятельности, как это предусмотрено действующим законодательством, а на маршрут. В 2005-2006 годах регистрация гражданских воздушных судов велась при отсутствии правил госрегистрации.

Организация лизинга авиационной техники крайне нуждается в совершенствовании. Стоимость самолетов, поставляемых по лизинговой схеме, в 2 раза превышает их заводскую цену, в отдельных случаях производство самолетов нерентабельно. Отсутствует анализ экономической эффективности лизинга, говорится в сообщении.

Коллегия направит информационное письмо президенту РФ и правительству, представления - в Минпромэнерго России, Роспром, Росавиации, а также письма - в Минтранс, Минэкономразвития, МВД и ФАС России.

*источник: газета "Ведомости"  
16.04.07*

## ЛУЧШИЙ СТИМУЛ

Надежда российского авиапрома - Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) - еще не сверстала свою производственную программу на пять лет, но предварительно чиновники уже решили, что до 2012 г. ОАК должна выпустить 431 самолет - больше, чем за последние 15 лет. Однако Минтранс и авиакомпании, похоже, не слишком в это верят и уже пугают авиастроителей тем, что станет с ними, если новых самолетов не будет. По их прогнозам, к 2015 г. иностранные авиакомпании могут занять до 85% рынка международных перевозок. А это \$12-14 млрд. в год. Доклад с таким устрашающим прогнозом вчера зачитал министр транспорта Игорь Левитин. Все дело в том, что пока российский авиапром выпускал в лучшем случае 10 самолетов в год. А иностранные лайнеры покупать очень накладно: их ввоз облагается

20%-й пошлиной, а вместе с НДС цена возрастает почти на 40%. Много лет авиакомпании пытаются добиться обнуления этих сборов, но безрезультатно. А ОАК пока серийный выпуск самолетов не начала.

У российского авиапрома есть возможность обеспечить авиакомпании техникой, их упреки - лукавство, Минпромэнерго против льгот, особенно по 15-20-летним самолетам, настаивает замдиректора департамента этого ведомства Валерий Воскобойников. "Еще год-два - и будет кризис", - парирует чиновник Минтранса. Правда, в прогноз своего министерства на 2015 г. даже он не слишком верит. Это больше стимул для авиастроителей, чтобы они поторопились, признает он.

*источник: газета "Ведомости"  
11.04.07*

## РОССИЯ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ ПО ЭКСПОРТУ ВИВТ – С. ИВАНОВ

Россия восстанавливает лидирующие позиции по экспорту вооружений и военной техники, сообщил 19 апреля в Екатеринбурге, открывая выездное заседание Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ, первый вице-премьер Сергей Иванов.

"Мы постепенно начали восстанавливать свои лидирующие позиции по экспорту ВивТ и стали осваивать новые рынки сбыта", - констатировал Иванов. "Это объективно говорит о конкурентоспособности России", - продолжил он. Вместе с тем, заметил Иванов, "гособоронзаказ значительно превосходит все объемы, которые мы получаем от экспорта".

Первый вице-премьер обратил внимание, что через реализацию ряда госпрограмм, федеральных целевых программ "в последние годы на техническое перевооружение предприятий и организаций ОПК выделяются значительные финансовые ресурсы". "Эти деньги уже работают, и уверен, что будут работать продуктивно", - подчеркнул он.

"Оборонная отрасль демонстрирует устойчивую динамику роста, увеличивает объемы и улучшает качество выпускаемой продукции", - заметил Иванов. - Даже итоги развития экономики РФ в первом полугодии показывают, что основная часть пришла на промышленность и перевооружение".

"Задел для ускорения этого процесса создан за счет формирования конкурентоспособных компаний-холдингов", - сказал он. - Подобные структуры уже есть в авиационной, судостроительной, производственной техники ПВО". "На очереди радиоэлектронная, опто-механическая и космическая отрасли. Всего же до 2015 года количество крупных интегрированных структур планируется довести до 40", - сообщил Иванов.

Первый вице-премьер также поставил задачу перевести технические решения ОПК в гражданский сектор экономики на 20 проц. и таким образом помочь в диверсификации всей экономики РФ. "Нам жизненно необходимо, чтобы если не 40 проц., как это в США, то хотя бы 15-20 проц. технических решений, рождающихся в ОПК, переводилось в гражданский сектор экономики", - заявил Иванов.

"Если мы будем концентрировать высокие технологии, выпуск наукоемкой продукции и высококвалифицированные кадры только в отраслях ОПК, мы диверсификацию всей экономики не осуществим, хозяйство страны на инновационные рельсы не направим", - убежден Иванов. - Один из важных проектов - это нанотехнологии, которые могут изменить все видение развития оборонной отрасли".

Он отметил, что предприятия ОПК все активнее начинают участвовать в реализации национальных проектов. "Хотя и медленно, но на предприятиях оборонки постоянно увеличивается объем продукции для гражданских отраслей", - подчеркнул Иванов. - Предприятия стали крупнейшими поставщиками оборудования для нефтегазового, транспортного, энергетического комплекса, товаров бытовой электроники и электротехники". "При этом товары

конкурентоспособны с импортной продукцией по параметрам "цена-качество", - сказал он.

"Все активнее предприятия ОПК начинают участвовать в реализации национальных проектов, - заметил первый вице-премьер. - Таким образом можно с уверенностью сказать, что сейчас просматривается устойчивая тенденция к увеличению удельного веса гражданской продукции на предприятиях ОПК".

"Даже в современных непростых условиях на долю оборонной отрасли приходится 70 проц. выпуска всей наукоемкой продукции", - напомнил он.

Первый вице-премьер предложил "создать условия, когда государство, органы власти могут не только поощрять предприятия за инновации, но и в определенных случаях наказывать за уклонение от них". "Наказывать нужно, наказывать финансово", - сказал он.

"Инновации - это всегда риск, - убежден Иванов, - а наш бизнес рисковать, просчитывать, вкладывать средства на длительную перспективу не привлек и не любит". "Поэтому нужен сбалансированный комплекс продуманных мер, которые бы стимулировали, а в иных случаях и вынуждали предприятия, организации, предпринимателей проводить модернизацию предприятий, осуществлять инновации", - сказал первый вице-премьер.

При этом, отметил он, "речь идет не только о создании благоприятствующих трансферу технологий из ОПК в гражданский сектор и обратно, речь идет о разработке системы мер, направленных на создание в экономике такой среды, когда ключевую роль должен играть не капитал, а идеи и умение доводить их до коммерческой реализации".

"Сегодня у нас деньги и идеи разъединены: по одну сторону - безденежные идеи, по другую - бездейные деньги. Создание инновационной среды даст импульс их воссоединению", - считает Иванов. - Основой такой среды должен стать механизм государственно-частного партнерства".

Заседание ВПК в Екатеринбурге началось с осмотра экспозиции, представленной ведущими уральскими оборонными и машиностроительными предприятиями.

Первый вице-премьер Сергей Иванов, полномочный представитель президента России в Уральском федеральном округе Петр Латышев и губернатор Свердловской области Эдуард Россель осмотрели стенды, на которых представлена как военная, так и гражданская продукция "Уралвагонзавода", "Нижнетагильского института испытания металлов", корпорации "ВСМПО-Ависма" и Уральской машиностроительной корпорации "Пумори СИЗ".

В департаменте информации губернатора Свердловской области сообщили, что Иванов также планирует обсудить с участниками совещания вопросы увеличения объемов производства предприятий ОПК Уральского округа.

*источник: АРМС-ТАСС  
19.04.07*

## **В БЛИЖАЙШИЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА ОАК ПОСТАВИТ НА РЫНОК ОКОЛО 400 ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ**

В ближайшие четыре года ОАК поставит на рынок около 400 гражданских самолетов, при этом приблизительно 300 из них - для отечественных авиаперевозчиков. Об этом заявил сегодня журналистам президент - председатель правления ОАК Алексей Федоров во время посещения КАПО им. Горбунова.

В число самолетов, создаваемых ОАК, войдут разные по размерности авиалайнеры - дальнемагистральные, средней дальности, региональные. Среди

них Ил-96, Ил-76, Ту-204/214, Ту-334, Ан-148 и SuperJet-100. "Мы понимаем, что предстоит острая конкуренция с иностранными производителями, но не хотим терять российский рынок и приложим все усилия, чтобы отечественные авиакомпании имели надежные и комфортабельные авиалайнеры", - подчеркнул руководитель ОАК.

*источник: АРМС-ТАСС  
23.04.07*

## **ОАК ДО 2015 ГОДА ПЛАНИРУЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ 1 МЛРД. ДОЛЛ. В МОДЕРНИЗАЦИЮ СЕРИЙНЫХ АВИАЗАВОДОВ**

ОАК до 2015 года планирует инвестировать 1 млрд. долл. в модернизацию серийных авиазаводов, сообщил глава корпорации Алексей Федоров.

По его словам, таких "серьезных финансовых вложений" требует реализация программы ОАК по производству 400 гражданских самолетов в течение четырех лет. Федоров проинформировал, что рас-

ширится и продуктовый ряд производимых корпорацией самолетов, в частности, строящихся в Казани стратегических бомбардировщиков "Ту".

Он также подтвердил, что КАПО им. Горбунова войдет в состав ОАК до конца лета 2007 года.

*источник: АРМС-ТАСС  
23.04.07*

## **ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ НАМЕРЕНА НАЛАЖИВАТЬ СОТРУДНИЧЕСТВО С ЗАПАДНЫМИ И ВОСТОЧНЫМИ ПАРТНЕРАМИ - С.ИВАНОВ**

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена сотрудничать как с западными, так и с восточными партнерами. Об этом заявил сегодня первый вице-премьер РФ Сергей Иванов, посещая Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КНААПО). "ОАК уже сотрудничает с ведущими производителями, не только с EADS, но и с Boeing", - сказал С. Иванов. - Примечательно, что с того момента, как Boeing пришел на российский рынок, эта компания уже заработала 4 млрд. дол-

ларов".

Но, по словам первого вице-премьера, сотрудничество этой корпорации "будет развиваться как с западными, так и восточными партнерами, в том числе с Китаем и Индией". "Мы сотрудничаем со всеми, сохраняя за собой ключевые технологии", - цитирует ИТАР-ТАСС заявление С. Иванова.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС  
06.04*

## **РОССЕЛЬ ПОПРОСИЛ ИВАНОВА ОКАЗАТЬ СОДЕЙСТВИЕ В СКОРЕЙШЕМ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЯ ПО "ТИТАНОВОЙ ДОЛИНЕ"**

Губернатор Свердловской области Эдуард Россель обратился к первому заместителю председателя правительства РФ Сергею Иванову с просьбой оказать содействие в скорейшем принятии решения правительства по второму конкурсу по особым экономическим зонам (ОЭЗ) для реализации проекта "Титановая долина". Об этом он попросил С. Иванова в ходе выступления на совещании военно-промышленной комиссии (ВПК) при правительстве РФ в четверг в Екатеринбурге. По словам Э. Росселя, Федеральное агентство по особым экономическим зонам еще в 2005 году заявило о том, что второй конкурс по организации промышленно-производственных зон состоится в марте-апреле 2006 года. "Но решение до сих пор не принято. Мы потеряли год и сейчас теряем самое дорогое - время", - сказал губернатор Свердловской области.

По его словам, создание особой экономической зоны на базе корпорации "ВСМПО-Ависма" предполагает размещение высокотехнологических предприятий по выпуску продукции с использованием титана, в первую очередь, для самолетостроения и космической промышленности.

"Сегодня более 300 зарубежных предприятий являются потребителями продукции ВСМПО. При этом значительная часть продукции поставляется на

мировой рынок в виде заготовок, а не готовых деталей", - сказал губернатор.

С. Иванов отметил в ходе совещания, что готов рассмотреть проект "Титановая долина" в Минэкономразвития. Он уточнил, что этот проект можно реализовать не только как особую экономическую зону, но и как технико-внедренческую зону. "Сама идея здравая: зачем продавать полуфабрикат, когда можно продавать детали и с более высокой степенью обработки", - констатировал С. Иванов. Как сообщалось, в реализации проекта по созданию в Свердловской области ОЭЗ "Титановая долина" может принять участие ряд крупнейших иностранных компаний, среди которых Boeing, Snecma, Rolls Royce, Yamaha-Motors.

Общий объем инвестиций в социальное развитие и развитие инфраструктуры ОЭЗ составит порядка 12 млрд. рублей. В частности, из бюджетов (федерального и областного) планируется направить 4 млрд. рублей.

ОЭЗ в Свердловской области будет расположена на площадке от Верхней Салды на запад к Нижнему Тагилу. Общая площадь территории, как ожидается, составит 20 кв. км.

*источник: ИА "Интерфакс"  
19.04.07*

## ОАК ДОЛЖНА ОПРЕДЕЛИТЬСЯ С ВЫБОРОМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПАРТНЕРА – ПУТИН

Объединенная авиастроительная корпорация в 2007 году должна определиться с выбором международного партнера для взаимной кооперации, считает Владимир Путин.

"Необходимо уже в этом году определиться с выбором международного партнера для взаимной кооперации, не останавливая при этом реализацию намеченных проектов", - заявил Путин в послании Федеральному Собранию.

"Новая авиастроительная корпорация должна стать мотором модернизации всей отрасли. В конечном счете, в России должно появиться современное производство по выпуску основных типов гражданских воздушных судов", - сказал Путин.

*источник: РИА "Новости"*  
26.04.07

## ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ САМОЛЕТЫ НЕ УСТУПАЮТ ЗАРУБЕЖНЫМ АНАЛОГАМ ПО ТОПЛИВНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Самолеты отечественного производства не уступают зарубежным аналогам по уровню топливной эффективности. Такое мнение на заседании Коллегии авиационной общественности высказал заместитель начальника управления авиационной промышленности ведомства Вячеслав Рыбаков.

Согласно приведенным им данным, самолет Ил-96-300 с двигателями ПС-90А имеет удельный расход топлива 26 граммов на пассажиро-километр, а при оснащении двигателями PW-2037 - 22 грамма на пассажиро-километр. Для сравнения, американский Boeing 767-300 потребляет 25 граммов на пассажиро-километр, европейский A340 - 21,7 грамма на пассажиро-километр, Boeing 777-300 - 20,3 грамма на пассажиро-километр.

Показатели по расходу топлива для среднемагистральных самолетов Ту-204-100 и Ту-204-120 находятся на уровне 19,4 грамма на пассажиро-километр против аналогичных показателей у Boeing 737 и Airbus A319 примерно 19,2-19,4 грамма на пассажиро-километр. Самолет предыдущего поколения Ту-154М имеет существенно худшие показатели - около 31 грамма на пассажиро-километр.

В. Рыбаков отметил, что отечественные самолеты соответствуют современным требованиям по уровню шума. Так, Ту-154М с максимальной взлетной массой 92 тонны сертифицирован по третьей главе приложения 16 ИКАО, при постановке дополнительных звукопоглощающих конструкций (ЗПК) возможно доведение уровня шума до требований

четвертой главы. Самолеты, оснащенные двигателями ПС-90А и ПС-90А2, будут соответствовать требованиям IV главы ИКАО. Сертифицированный Ан-148-100 имеет запас +5 дБ относительно IV главы ИКАО, а вновь создаваемый Sukhoi SuperJet-100 будет иметь запас по уровню шума +15 дБ относительно IV главы ИКАО.

При этом, отметил В. Рыбаков, самолеты отечественного производства сохраняют преимущество по цене относительно зарубежных аналогов. Так, Ил-96-400 при стоимости около \$70 млн. будет почти на \$30 млн. дешевле, чем А340, Ту-204-100 на \$10 млн. дешевле А321, а SuperJet-100 - на \$4 млн. дешевле аналогичного самолета Embraer. Еще больше преимущество в цене у самолетов Ан-148 и Ту-334.

"В ЦАГИ проведена интегральная оценка эффективности самолета SuperJet-100, которая показала, что он на 30% будет превосходить все существующие на сегодня аналоги", - сообщил В. Рыбаков.

Как также добавил заместитель начальника управления авиационной промышленности, самолеты европейского производства со вторичного рынка, имеющие возраст 10 лет, выигрывают по цене у новых российских лайнеров. Так, например, десятилетний А321, по его данным, стоит около \$24,5 млн., а десятилетний А340 - около \$50 млн.

*источник: AVIAPORT.RU*  
19.04.07

## САМОЛЕТОСТРОИТЕЛИ ПОДЗАРАБОТАЮТ НА AIRBUS

Как вчера сообщил гендиректор ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) Михаил Шушпанов, авиазавод приступил к выпуску комплектующих для европейских самолетов Airbus. По словам г-на Шушпанова, в 2008 году объем заказов Airbus на воронежском авиазаводе может достигнуть \$100 млн. На подготовку нового производства ВАСО уже направило 210 млн. рублей, в том числе 74 млн. собственных средств. Предполагается, что прибыль компании от проекта составит около 75,8 млн. в год. На первом этапе ВАСО планирует увеличить объем производства комплектов механических деталей для самолетов А320 и А380 до 288 в год и комплектов обтекателей для А320 до 144 в год. Как уже сообщалось, авиазавод выиграл тен-

дер на выпуск 400 комплектов деталей для Airbus на сумму \$7 млн. В случае успешной реализации контракта Airbus увеличит годовой заказ таких деталей до \$100 млн. в год.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т). В настоящее время ВАСО производит по заказу лизинговой компании ОАО "Ильющин Финанс Ко." 15 лайнеров Ил-96, комплектующие для региональных самолетов Ан-148 и Sukhoi SuperJet, а также ведет работы по военно-транспортному самолету Ил-76МФ и Ил-112В.

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"*  
25.04.06



## АВИАКОМПАНИЯ "ТРАНСАЭРО" ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ ТУ-214

23 апреля 2007 года в Казани состоялась передача авиакомпания "Трансаэро" первого самолета Ту-214, построенного для нее на Казанском авиационном производственном объединении им. С.П. Горбунова (КАПО) по заказу Финансовой лизинговой компании (ФЛК).

На церемонии присутствовал президент - председатель правления ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" А.И. Федоров. Он назвал очень важным событием то, что частная российская авиакомпания "Трансаэро", которая в основном эксплуатирует воздушные суда иностранного производства, приобрела современный отечественный самолет Ту-214. Он также подчеркнул, что "Трансаэро" планирует стать эксплуатантом российских самолетов SSJ-100, что еще больше расширит возможности работы авиакомпании.

Документы передачи и приемки воздушного судна подписали главный инженер КАПО А.Б. Кравцов, генеральный директор ФЛК Н.А. Малютин, генеральный директор "Трансаэро" О.А. Плешакова. Генеральный директор "Трансаэро" подчеркнула, что для успешной эксплуатации самолетов Ту-214 авиакомпания располагает всем необходимым - сертифицированными летными экипажами, экипажами пассажирской кабины и техническим персоналом. Она отметила, что богатый опыт "Трансаэро" обеспечит самую эффективную эксплуатацию воздушного судна нового типа. Первый рейс на маршруте "Трансаэро" Москва - Дубай Ту-214 выполнит уже в середине мая.

Самолет Ту-214 (бортовой номер RA-64509) построен в двухклассной компоновке с комфортабельными салонами бизнес- и экономического классов. Воздушное судно снабжено двигателями ПС-90А. Его максимальная взлетная масса - 110,75 тонны, дальность полета - 7 200 км, крейсерская скорость - 830-850 км/час.

Передача второго самолета Ту-214 авиакомпании "Трансаэро" ожидается осенью 2007 года.

*источник: компания "АК "Трансаэро"  
23.04.07*

## ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОСЕТИЛА ДЕЛЕГАЦИЯ ОАК

19 и 20 апреля Ульяновский самолетостроительный завод ЗАО "Авиастар-СП" посетила делегация Объединенной авиастроительной корпорации во главе с президентом, председателем правления ОАО "ОАК" Алексеем Федоровым. В ее составе прибыли члены правления корпорации: первый вице-президент ОАО "ОАК" Михаил Погосян; исполнительный вице-президент по корпоративному развитию Валерий Безверхний; президент ОАО "НПК "Иркут" Олег Демченко; генеральный директор ОАО "МАК "Ильюшин" Виктор Ливанов; директор департамента Василий Прутковский; генеральный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко." Александр Рубцов; директор департамента управления собственностью Олег Скорик; президент - генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук. В числе приглашенных - представители департаментов управления программами и разработками ОАК, собственностью, программ граждан-

ской авиации, развития технологий и поставщиков.

Одной из основных целей визита гостей было практическое знакомство с заводом исходя из того, что ЗАО "Авиастар-СП" в составе гражданских самолетостроительных предприятий является головным. В течение двух дней члены делегации посетили все основные подразделения завода, осмотрели его производственные площадки и корпуса, провели рабочее совещание.

20 апреля на территории завода прошло заседание правления ОАК, где были выработаны и обсуждены практические направления и перспективные планы производственной деятельности ЗАО "Авиастар-СП" в составе ОАК, которая официально с 1 апреля начала свою работу по возрождению отечественной авиации.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"  
23.04.07*

## ДЕЛЕГАЦИЯ МВЗ ИМ. МИЛЯ РАБОТАЕТ В ИНДИИ

Делегация специалистов ОАО "Московский вертолетный завод имени М.Л. Миля" (МВЗ им. Миля) в настоящее время находится в Индии. Об этом сообщил заместитель генерального директора по организации производства Михаил Короткевич.

По его словам, специалисты проведут в Индии переговоры по расширению имеющегося уровня военно-технического и научно-технического сотрудничества. "В частности, речь на переговорах ведется о дополнительных поставках в эту страну вертолетов типа "Ми", - отметил М. Короткевич.

"Индия является для вертолетостроительного комплекса России одним из основных партнеров, приобретающим вертолеты крупными партиями на протяжении многих лет", - подчеркнул специалист.

Он отказался назвать количество и тип вертолетов, о поставке которых проводятся переговоры, но

отметил, что речь идет о десятках машин. По оценке специалистов, Индия считает необходимым приобрести в России до 80 вертолетов. Кроме того, в переговорах может идти речь и о модернизации ранее поставленной авиатехники.

М. Короткевич считает, что с образованием ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" (ОАО "ОПК "Оборонпром") значительно улучшилась ситуация с загрузкой вертолетных заводов, прекратилась внутренняя конкурентная борьба между заводами по отдельным экспортным заказам. В 2007 году производственная загрузка таких предприятий, как Казанский вертолетный завод, Улан-Удэнский авиазавод, обеспечена полностью.

*источник: AVIAPORT.RU  
16.04.07*

## ВЫСТАВКА LAAD-2007 УКРЕПИТ СОТРУДНИЧЕСТВО РФ С ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКОЙ

Международная выставка по аэрокосмическим и оборонным технологиям LAAD-2007 в Рио-де-Жанейро позволит укрепить военно-техническое сотрудничество России с зарубежными странами, прежде всего, Латинской Америки и Карибского бассейна, сообщает Федеральная служба РФ по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС).

Международная выставка и конференция пройдет с 17 по 20 апреля. Российскую делегацию, в которую входят представители органов государственной власти РФ и предприятий оборонно-промышленного комплекса, возглавляет замдиректора ФСВТС Александр Фомин.

"На российской экспозиции свои стенды развернут 18 предприятий, пять из которых - субъекты военно-технического сотрудничества", - говорится в сообщении пресс-службы ФСВТС.

Одной из составляющих российской экспозиции станет авиационная тематика. ОАО "Корпорация Сухой" продемонстрирует здесь многоцелевой сверхманевренный истребитель Су-35.

"Вертолетную тематику будут представлять ФГУП "Рособоронэкспорт", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" и ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля". На стендах предприятий планируется размещение информации о вертолете Ми-35М, боевом вертолете Ми-28НЭ, транспортных вертолетах Ми-26 и Ми-

171Ш, а также о продукции двойного и гражданского назначения", - отмечается в пресс-релизе.

Кроме того, российская сторона представит проспект комплексного тренажера десантно-транспортного вертолета Ми-17-1В для обучения летного и инженерно-технического состава. Помимо этого, участники выставки уделят особое внимание продвижению истребителя Су-30МК2 и вертолетных тренажеров.

ФГУП "Рособоронэкспорт" и ООО "Военно-промышленная компания" представят информацию о колесной и гусеничной отечественной бронетехнике и комплексах управляемого вооружения. В виде макетов и проспектов в экспозицию также включена информация о зенитных ракетных комплексах "Бук-М2Э", "Тор-М1", сообщает ФСВТС.

"Ожидается, что на предстоящей выставке LAAD-2007 большой интерес специалистов будет проявлен к послепродажному обеспечению вооружения и военной техники, к тематике современных технологий, применяемых в системе государственной безопасности, а также к комплектующим для гражданской авиации, двигателям, авионике и тренажерным системам", - информирует ФСВТС.

*источник: РИА "Новости"  
16.04.07*

## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПРЕДСТАВИТ В РИО-ДЕ-ЖАНЕЙРО ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ, ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ СТРАНЫ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

Компания "Сухой" представит в Рио-де-Жанейро летательные аппараты, заинтересовавшие страны Латинской Америки. Демонстрация продукции "Сухого" будет проведена в рамках 6-й Латиноамериканской аэрокосмической и оборонной выставки и конференции LAAD-2007.

Центральное место в экспозиции компании "Сухой" на выставке в Бразилии будет занимать проект многоцелевого сверхманевренного истребителя Су-35. "Это ведущий на сегодня военный экспортный проект компании, предлагаемый странам региона", - сообщил корр. АРМС-ТАСС представитель компании.

По его словам, с учетом интереса к гражданским программам компании, проявленного странами Южной Америки, в Рио-де-Жанейро также будут представлены проекты грузопассажирского самолета

Су-80 для местных региональных линий и самолета-амфибии Бе-103.

"Наш прорыв в Латинскую Америку с истребителями Су-30МК повысил интерес стран региона как к военной продукции компании, так и к другим программам, реализуемым в рамках проводимой диверсификации нашего продуктового ряда. Участие в выставке позволит нам лучше изучить спрос потенциальных заказчиков для продвижения своей продукции в данный регион, продемонстрировать многопрофильный характер деятельности компании и готовность к сотрудничеству с бразильскими партнерами в области военной и гражданской авиационной техники", - отметил представитель "Сухого".

*источник: АРМС-ТАСС  
12.04.07*

## РОССИЙСКИЕ "СУШКИ" ВВЕДены В БОЕВОЙ СОСТАВ ВЕНЕСУЭЛЬСКИХ ВВС

Очередные четыре многофункциональных истребителя Су-30МК2 поставлены из России в Венесуэлу. "Четыре истребителя Су-30МК2, построенные на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении, были доставлены самолетами Ан-124 "Руслан" в Венесуэлу в конце марта", - сообщил военно-дипломатический источник в Каракасе. По его словам, на сегодня они уже собраны, облетаны и введены в боевой состав венесуэльских ВВС.

"С учетом этих четырех самолетов ВВС Венесуэлы в настоящее время имеют на вооружении восемь истребителей Су-30МК2", - сказал собеседник Интер-

факса. Он напомнил, что контракт на поставку венесуэльским ВВС 24 боевых самолетов Су-30МК2 был заключен в июле 2006 года. Его суммарная стоимость, по оценке экспертов, составляет \$1,5 млрд. В компании "Сухой" отказались комментировать ход поставки в Венесуэлу самолетов Су-30МК2, но отметили, что контракт выполняется в строгом соответствии с графиком.

*источник: газета "Известия"  
16.04.07*

### ПРЕДСТАВИТЕЛЬ "ВСМПО-АВИСМА" ВОЗГЛАВИЛ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ "МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЙ АССОЦИАЦИИ "ТИТАН"

Делегация корпорации "ВСМПО-Ависма" приняла участие в работе международной титановой конференции "Ti-2007 в СНГ", прошедшей на прошлой неделе в Ялте, сообщили Накануне.RU в пресс-службе корпорации. Основной темой конференции было обсуждение перспектив развития титановой промышленности России и стран СНГ, а также мирового рынка титана. Корпорацию "ВСМПО-Ависма" представляли шесть специалистов из Верхней Салды (ВСМПО), четыре специалиста из Березников (Ависма) и три специалиста из Никополя (Трубный завод).

Одновременно с конференцией состоялось годовое собрание акционеров ЗАО "Межгосударственная ассоциация "Титан", организовавшего конференцию. На этом собрании был избран новый состав совета директоров ассоциации, в который вошли представители корпорации "ВСМПО-Ависма" Д.А. Рымкевич и А.Н. Строшков. Последний занял в ассоциации пост председателя совета директоров.

*источник: сайт "Накануне.Ру"  
25.04.07*

### "СУХОЙ" БЕРЕТ СТАРЬЕ

На днях "Рособоронэкспорт" подписал контракт на поставку индийским ВВС 18 многофункциональных истребителей Су-30МКИ. После подписания еще одного ожидающегося в этом году контракта на поставку в Индию 40 самолетов Су-30МКИ парка тяжелых истребителей Индии будет насчитывать 230 самолетов данного типа. А по парку российских самолетов ВВС Индии еще более приблизится к лидеру по закупкам российских истребителей - ВВС Китая. У последних в настоящее время находятся на вооружении 280 самолетов Су-27 и Су-30МКК.

Подписание нынешнего контракта на 18 машин ожидалось больше года. Вполне нормальная "штатная" задержка, если принимать во внимание, что ни в одной тропической стране ничто и никогда не делается быстро. Для российской стороны, правда, эта задержка может вылиться во вполне ощутимый если не ущерб, то как минимум лишнюю трату времени и нервов. Дело в том, что нынешняя партия из 18 самолетов Су-30МКИ будет передана Индии в обмен на выработавшие свой ресурс 18 самолетов Су-30К. Год назад на них был покупатель - готовность купить самолеты после модернизации выражали ВВС Белоруссии. Цена "сушек" тогда была тоже другая: с еще не выработанным ресурсом они стоили \$20-22 млн. за штуку. Кроме того, с ресурсом их было просто легче продать. "Теперь, когда они полностью выработали свой ресурс - 1500 часов налета, - их стоимость упала до \$12-15 млн.", - объясняет заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Конечно, Индия разницу доплатит. Если

вся партия новых 18 Су-30МКИ оценивается приблизительно в \$700 млн. (в розницу 1 штука стоит \$30-35 млн.), то с учетом 18 самолетов Су-30К индийской стороне останется доплатить около \$500 млн. Именно эта цифра была бы самой приемлемой для России. Если взять у Индии самолет по \$12 млн., провести модернизацию и продать за \$15 млн., можно еще и остаться в плюсе. Вот, правда, Лукашенко больше покупать "бэушные сушики", по имеющимся сведениям, не хочет. Обиделся за нефть.

Индии старые Су-30К тоже не нужны. Дело в том, что новые Су-30МКИ были разработаны именно по заказу индийской стороны. В 2000 году Индия подписала контракт на поставку 140 этих самолетов. Ранее, в 1996-м, была заказана первая партия в размере 32 штук. Тогда же, кстати сказать, были куплены и 18 Су-30К. Модернизировать эти самолеты под Су-30МКИ невозможно: не позволяет разница на уровне конструкции планера. Так что России придется их просто забрать: 5-миллиардные контракты (именно во столько оценивается сотрудничество России с Индией в области ВВС за все время) важнее временных неурядиц с 18 отлетавшими самолетами.

К тому же продать их все равно удастся. "Любая платежеспособная страна Африки с удовольствием возьмет их после модернизации по \$12-15 за штуку, - говорит Константин Макиенко. - Проблем не будет, лишь трата времени и нервов".

*источник: газета "Газета"  
12.04.07*

### "ПОЛЕТ" И AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL ПОДПИСАЛИ КонтРАКТ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САМОЛЕТОВ АН-124-100

16 апреля в Германии на Ганноверской ярмарке Hannover Messe - 2007 авиакомпания "Полет" и Airbus Transport International подписали контракт на использование самолетов Ан-124-100 в логистике производства авиастроительной компании Airbus.

В соответствии с подписанным контрактом авиакомпания "Полет" является назначенным перевозчиком различных негабаритных комплектующих для Airbus и смежных компаний EADS.

"Русланы" авиакомпании "Полет" будут перевозить спутники компании EADS Astrium и комплектующие для семейства самолетов А320. Контракт заключен до конца 2008 года и предусматривает дальней-

шую пролонгацию. Подписание контракта стало возможным в результате более чем трехлетнего сотрудничества авиакомпании "Полет" с компанией Airbus Transport International.

Компания Airbus Transport International входит в состав Европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS и занимается перевозками авиационной и космической техники и оборудования для нужд концерна.

*источник: компания "АК "Полет"  
16.04.07*

## СОЗДАНИЕ В РОССИИ ВЕРТОЛЕТНОГО ХОЛДИНГА ОПК "ОБОРОНПРОМ" ПОЗВОЛИЛО ПРОДОЛЖИТЬ В СТРАНЕ ПРОФИЛЬНЫЕ НАУЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ

Консолидация финансовых усилий государства в лице ОПК "Оборонпром" позволило продолжить в России научные разработки в вертолетной отрасли, говорится в справочных материалах, распространенных на пресс-конференции по перспективам развития вертолетной индустрии, которая прошла в Москве.

"Интеграция всех участников процесса проектирования и производства вертолетов является объективно необходимой мерой для развития отрасли, для адекватного ответа на рынке мировой конкуренции. Если бы не было принято решение о создании холдинга, то о возрождении былой славы отечественного вертолетостроения через три-пять лет можно было бы вообще забыть", - сказано в пресс-релизе.

На пресс-конференции отмечалось, что благодаря консолидации усилий в лице ОПК "Оборонпром" созданы новые модели вертолетов Ми-34С, Ми-38, Ми-28Н, "Актай", "Ансат", Ка-226, Ка-62. Произведена модернизация существующих вертолетов Ми-8/17,

Ми-24/35, осваивается программа модернизации вертолетов Ми-2 и Ми-26.

Среди проблем вертолетной индустрии участники пресс-конференции называли изношенность активной части основных производственных фондов (83-85 процентов оборудования), низкий уровень использования информационных технологий, недостаточное количество квалифицированных рабочих (менее 10 процентов), ухудшающиеся возрастные кадровые показатели (средний возраст сотрудников ОКБ - 58-60 лет).

Отмечалось также, что еще недавно вертолеты фирм "МВЗ имени Миля" и "Камов" занимали 30 процентов мирового рынка вертолетов, а на сегодняшний день - лишь 5-6 процентов.

*источник: ИА "Интерфакс-АВН"  
12.04.07*

## ИНДИЯ ПОЛУЧИТ РОССИЙСКИЙ АВИАНОСЕЦ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Модернизация авианосца для военно-морских сил Индии будет завершена в 2008 году, сообщает ИТАР-ТАСС.

По пакетному межправительственному соглашению, подписанному в Нью-Дели в январе 2004 года, "Адмирал Горшков" был передан индийской стороне бесплатно с условием его модернизации на "Севмаше" и оснащения самолетами российского производства. Стоимость работ превысила 700 миллионов долларов США.

За счет удлинения палубы и демонтажа пусковых установок ракетного комплекса "Базальт" "Викрамадитья" сможет нести истребители МиГ-29, тогда как раньше на корабле могли базироваться только вертолеты и самолеты вертикального взлета и посадки типа Як-38 или Як-141.

Водоизмещение модернизированного авианосца приближается к 50 тысячам тонн. По вместимости и основным характеристикам он близок к французскому атомному авианосцу "Шарль де Голль", уступая ему в дальности плавания и продолжительности пребывания в море из-за необходимости регулярного пополнения запасов топлива.

В составе ВМС Индии "Викрамадитья" заменит "Вираат" (бывший английский легкий авианосец "Гермес" 1959 года постройки). В общей сложности ВМС Индии планируют иметь два корабля этого класса. Еще один авианосец, под наименованием "Викрант", планируется построить по российскому проекту к середине следующего десятилетия.

*источник: LENTA.RU  
16.04.07*

## БЕЗ ГОСПОДДЕРЖКИ МОЖНО ТОЛЬКО ПОДДЕРЖИВАТЬ СУЩЕСТВУЮЩИЙ ПАРК АН-124-100

Без осуществления государственной поддержки восстановления серийного производства тяжелых транспортных самолетов Ан-124-100 можно говорить только о поддержании летной годности самолетов силами авиакомпаний. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в области грузоперевозок воздушным транспортом.

"Надо учитывать, что поддержание летной годности существующего парка самолетов Ан-124-100 возможно только на период до истечения установленного ресурса", - отметил собеседник.

По его сведениям, в целях продления срока эксплуатации самолетов Ан-124-100, используя огромный потенциал конструкции самолетов, в АНТК им. Антонова начались работы по продлению установленного ресурса с 24 тысяч часов до уровня в 40 тысяч часов.

"Продление ресурса и календарного срока эксплуатации самолетов Ан-124-100 на какое-то

время снизит остроту вопроса замены самолетов, но не решит главную задачу - продолжение и развитие лидирующего в мире положения эксплуатирующихся Ан-124-100 в СНГ авиакомпаний. С выработкой ресурса Ан-124-100 даже в 40 и 60 тысяч часов их придется списывать, а заменять самолеты просто нечем", - констатировал собеседник. Он подчеркнул, что российскими авиакомпаниями завоевано лидирующее в мире место в области авиаперевозок негабаритных и сверхтяжелых грузов на самолетах Ан-124-100, аналогов в мире которым нет. Списание самолетов этого типа по выработке летного ресурса или "по календарю" приведет к полной потере всего бизнеса в этом сегменте авиаперевозок и потере Россией престижа в качестве авиаперевозчика.

*источник: AVIAPORT.RU  
20.04.07*

## КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ГОТОВИТСЯ ПОСТАВИТЬ МАЛАЙЗИИ ПЕРВЫЕ ДВА ИЗ 18 ЗАКАЗАННЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30

Компания "Сухой" готовится передать ВВС Малайзии первые два из 18 заказанных истребителей Су-30. Церемония передачи самолетов состоится 23 мая в Москве и будет приурочена к планируемому визиту в нашу страну премьер-министра Малайзии Абдуллы Бадави.

Как сообщает еженедельник "Джейнс дифенс уикли", самолеты должны прибыть в Малайзию через две недели после передачи. Еще два Су-30 по малайзийскому заказу планируется поставить в сентябре и октябре, следующие два - в ноябре и декабре 2007 года. Оставшиеся 12 самолетов будут поставляться парами каждые последующие два месяца. Таким образом, поставки должны быть завершены в 2008 году.

Первоначально Су-30 планировалось поставить в Малайзию в 2007 году. Задержки графика поставок объяснялись проблемами, возникшими при интеграции с самолетом систем авионики французского и южноафриканского производства. Однако, по утверждению российской стороны, все дело было в несвоевременной поставке в АХК "Сухой" компонентов авионики компанией, выбранной Малайзией.

ВВС Малайзии также планируют закупку самолетов F/A-18 Super Hornet производства Boeing. Средства на этот и другие проекты предполагается изыскать за счет сокращения расходов на техническую поддержку парка самолетов МиГ-29. По данным военных источников, давно откладываемый проект приобретения самолетов Super Hornet скоро может получить финансирование.

Армия Малайзии подвела итоги первого этапа тендера на поставку 200 ПТУР и 18 ПУ к ним, сократив до трех количество противотанковых систем, участвующих в тендере. В коротком списке остались южноафриканская компания "Денел" с системой "Ингве" и российское КБ приборостроения с системами "Метис-М" и "Корнет-Э". Для отбора кандидатов на втором этапе тендера могут быть использованы три подхода: путем проведения испытаний в Малайзии, за рубежом на полигоне потенциального поставщика и комбинация первого и второго.

*источник: АРМС-ТАСС  
24.04.07*

## В РОССИИ НАЧАТА РАЗРАБОТКА НОВОГО САМОЛЕТА ДАЛЬНЕЙ АВИАЦИИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕХНОЛОГИЙ "СТЕЛС"

В России начата разработка нового самолета дальней авиации с использованием технологий "стелс". Об этом заявил 21 апреля заместитель командующего дальней авиацией генерал-майор Анатолий Жихарев.

"Уже выдано тактико-техническое задание на разработку авиакомплекса нового поколения для дальней авиации", - сказал генерал. "Обычно от момента выдачи задания до момента внедрения нового типа самолета проходит порядка 10 лет. Надеюсь, что этот срок будет выдержан и здесь, но при условии бесперебойного финансирования", - сказал он.

НИОКР по новому самолету уже включены в гособоронзаказ: "Необходимые для НИОКР на теку-

щий год средства выделены из госбюджета", - проинформировал Жихарев. Характеризуя возможности самолета, генерал подчеркнул, что "это будет принципиально другой авиакомплекс по сравнению с ныне существующими типами самолетов". Он будет способен взлетать с любых аэродромов с укороченной взлетной полосой, в том числе с грунтовыми; нести ядерное и обычное высокоточное оружие - ракеты и бомбы; преодолевать любые системы ПРО, в том числе перспективные; действовать на любых сухопутных и морских ТВД в любых погодных и климатических условиях, в любое время суток.

*источник: АРМС-ТАСС  
23.04.07*

## ЗАВОД ИМ. ЧКАЛОВА СОЗДАЛ ПЕРВЫЙ КОМПЛЕКТ ДЛЯ НОВОГО САМОЛЕТА

Новосибирское авиационное производственное объединение им. Чкалова (НАПО, входит в холдинг "Сухой") поставило в четверг первый комплект для летного экземпляра самолета Sukhoi SuperJet-100 в Комсомольск-на-Амуре, сообщил заместитель гендиректора НАПО им. Чкалова Евгений Елгаев.

"Всего в следующем году планируется построить 6 летных экземпляров - это определяет и те объемы работ, которые в текущем году выполнит наше предприятие", - сказал Евгений Елгаев.

По его словам, в рамках программы по созданию самолета Sukhoi SuperJet-100 на предприятии продолжается техническое перевооружение.

"Недавно на завод поступил и был установлен новый германский высокопроизводительный пятикоординатный станок Handtmann стоимостью более 1 млн. евро", - сказал он.

Как сообщалось ранее, в начале марта первый комплект для регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 был состыкован с фюзеляжем и крыльями для статических испытаний в Центральном аэродинамическом институте (ЦАГИ) в подмосковном Жуковском.

В комплект, изготавливаемый на НАПО, входит хвостовая часть самолета, носовая часть, горизонтальное и вертикальное оперение, а также вспомогательная силовая установка. Конечная сборка осуществляется в Комсомольске-на-Амуре.

*источник: сайт "НГС"  
20.04.07*

## В РОССИИ РАЗРАБАТЫВАЮТ САМОЛЕТ, КОТОРОМУ НЕ БУДЕТ АНАЛОГОВ В МИРЕ

В России начата разработка самолета нового поколения для дальней авиации России, сообщил заместитель командующего 37-й воздушной армией Верховного главкомандования стратегического назначения генерал-майор Анатолий Жихарев.

"В настоящее время выданы тактико-технические задания на разработку нового авиационного комплекса для дальней авиации, которому не будет аналогов в мире", - сказал Жихарев.

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по этому самолету уже включены в госбюджет, добавил генерал.

"На НИОКР самолета нового поколения из госбюджета на текущий год выделены необходимые средства", - сказал он.

Говоря о возможностях нового авиационного комплекса, заместитель командующего пояснил, что "это будет совершенно новый самолет, отличающийся от существующих в настоящее время".

По его словам, самолет будет способен взлетать с различных типов аэродромов, даже грунтовых и укороченных взлетно-посадочных полос, способен нести обычное и специальное высокоточное оружие (ракетное и бомбовое), преодолевать любые системы про-

тивовоздушной обороны, действовать на любых театрах военных действий (сухопутных и морских), в любых погодных и климатических условиях.

По мнению Жихарева, при производстве нового самолета будут широко применяться технологии "стелс", понижающие эффективную отражающую поверхность.

Говоря о сроках появления самолета нового поколения, Жихарев сказал, что "из опыта - от начала финансирования до поступления в войска проходит десять лет".

Он добавил, что все зависит от воли руководства и стабильности финансирования.

Генерал напомнил, что сейчас, кроме создания самолета нового поколения, проводится глубокая модернизация самолетов дальней авиации, стоящих на вооружении, таких как Ту-160, Ту-95МС, Ту-22МЗ. Он пояснил, что после модернизации на самолеты устанавливается совершенно новое электронное оборудование и системы управления авиационным вооружением.

*источник: РИА "Новости"  
22.04.07*

## РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ТУ-334 ПОЗВОЛИТ ЗАГРУЗИТЬ МНОГИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ АВИАПРОМА

Реализация проекта серийного выпуска ближнемагистрального 102-местного пассажирского самолета Ту-334 позволит загрузить многие предприятия российской авиационной промышленности. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал высокопоставленный источник в авиапроме.

"Доля отечественных материалов, полуфабрикатов, готовых и покупных изделий в Ту-334 оценивается примерно в 95%, то есть самолет практически полностью изготавливается в России", - уточнил он.

Все предприятия-смежники (двигатели, приборы, радиоэлектронное оборудование, системы и пр.) при реализации программы серийного производства Ту-334 получают долгосрочные планы производства, прогнозируемую загрузку, что, в конечном счете, весьма позитивно скажется на цене поставляемых изделий - снизится или будет низведен до минимума темп роста цен в авиапроме.

По существующим оценкам, на период до 2021 года потребности рынка могут составить около 400 машин Ту-334 с соответствующим выпуском до 1 000 авиадвигателей типа Д-436Т1. Этот двигатель примерно в равных долях трудоемкости изготавливается на Московском машиностроительном производственном предприятии "Салют", Уфимском моторостроительном производственном объединении и украинском ОАО "Мотор Сич". Если оценить стоимость Д-436Т1 на сегодня примерно в \$2 млн., то доля каждого из участников кооперации в изготовлении Д-436Т1 составит примерно по \$700 тыс. или, при программе 1 000 авиадвигателей, по \$700 млн.

По мнению источника, в последнее время отношение руководителей авиационной промышленности, ОАО "Объединенная авиастроительная корпора-

ция" (ОАК), Министерства транспорта РФ, Министерства экономического развития и торговли к перспективам продвижения на рынок Ту-334 достаточно резко изменилось. "Изменение связано с заявками многих авиакомпаний страны именно на самолеты Ту-334. Таких заявок набралось много, но в основном от авиакомпаний, не входящих в число лидеров по авиаперевозкам", - уточнил собеседник.

Такому положению есть основное объяснение - отечественным региональным и межрегиональным авиакомпаниям нужен неприхотливый самолет, который можно эксплуатировать в аэропортах с "российскими ВПП", в большинстве своем не соответствующими международным требованиям и нормам, полагает специалист. Кроме того, самолет Ту-334 будет стоить дешевле регионального самолета Sukhoi SuperJet-100, создаваемого ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (на сегодня цена Ту-334 составляет \$22 млн.), с меньшими лизинговыми платежами. Российскому летному и техническому персоналу легче переходить на новый тип отечественного самолета, чем на самолет с системами зарубежного производства.

Следует отметить и тот факт, что Ту-334 вызвал интерес ряда зарубежных авиакомпаний. Так, например, иранские авиакомпании подали заявки на приобретение 61 самолета Ту-334. Интерес к нему имеется в ряде стран Ближнего Востока, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии. "В случае поступления самолета в эксплуатацию в России последуют и заказы от зарубежных компаний", - считает источник.

*источник: AVIAPORT.RU  
19.04.07*

## МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ЯРМАРКА "РОССИЙСКИМ ИННОВАЦИЯМ - РОССИЙСКИЙ КАПИТАЛ" ПРОХОДИТ В ПЕРМИ

Компания "Пермские моторы" представляет проекты авиадвигателей нового поколения на V Межрегиональной ярмарке "Российским инновациям - российский капитал", открывшейся в Перми.

Как сообщили в пресс-службе предприятия, в ярмарке принимают участие все 14 регионов Приволжского округа, а также участники с Урала, из Сибири и Центральной России. Предприятия и научные организации представляют более 350 проектов.

Жюри отобрало для рассмотрения более 150 проектов, включая и проект базового двигателя ПС-12, разработка которого ведется конструкторским бюро

"Авиадвигатель", входящим в состав Пермского моторостроительного комплекса. Его достоинствами представители компании назвали низкий удельный расход топлива, соответствие перспективным требованиям по шуму и эмиссии вредных веществ, конкурентоспособную цену, высокую надежность и развитую сеть сервисного обслуживания.

Ярмарка продлится до 26 апреля.

источник: ИТАР-ТАСС  
25.04.07

## ДО 2015 ГОДА ДЛЯ МИНОБОРОНЫ РФ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТАВЛЯТЬ ЕЖЕГОДНО ПО 10 НОВЕЙШИХ БОЕВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

На период с 2007 до 2015 года для Минобороны РФ планируется поставлять ежегодно по 10 новейших боевых вертолетов Ми-28Н, сообщил на пресс-конференции заместитель генерального директора ОАО "Московский вертолетный завод (МВЗ) им. Миля" М. Короткевич. В настоящее время этот вертолет проходит так называемые государственные совместные испытания, завершение которых планируется в 2007 году. "В испытаниях участвует 5 вертолетов Ми-28Н, к которым в ближайшее время присоединятся еще две машины", - конкретизировал представитель МВЗ. Он сообщил также, что наряду с военной тематикой

фирма увеличивает объем производства гражданской вертолетной техники. Сейчас на этот сектор приходится примерно половина всего объема работ.

Среди серьезных негативных факторов специалист отметил отсутствие отечественного производства вертолетных двигателей. "Производство двигателей для всех вертолетов марки "Ми" осталось на Украине, а процесс их переноса в Россию осуществляется крайне медленно", - подчеркнул Короткевич.

источник: АРМС-ТАСС  
11.04.07

## ИТАЛЬЯНЦЫ ХОТЯТ СОБИРАТЬ СВОИ ВЕРТОЛЕТЫ В БУРЯТИИ

Переговоры между ОПК "Оборонпром" и итальянской авиастроительной фирмой Agusta Westland после некоторого затишья перешли в активную стадию, пишет Валерий Цыдыпов в улан-удэнском еженедельнике "Информ Полис". В мае нынешнего года ожидается подписание предварительного соглашения о сборке на базе Улан-Удэнского авиационного завода вертолета AW-139 взлетной массой шесть тонн.

Если договоренность будет достигнута, говорится в сообщении, улан-удэнские вертолетостроители получат возможность собирать из комплектующих, по некоторым оценкам, до 20-30 машин в год. Но для окупаемости проекта уровень продаж в России, по

мнению итальянской стороны, должен быть значительно выше. Если на первых порах речь идет о так называемом "отверточном производстве", впервые успешно опробованном отечественным автопромом, то впоследствии подразумевается более глубокое технологическое сотрудничество.

Правда, у потенциальных покупателей вызывает вопросы предполагаемая стоимость AW-139, которая достигает восьми с половиной миллионов долларов. Для сравнения: более тяжелый российский Ми-8 стоит в несколько раз меньше.

источник: сайт "ZABINFO.RU"  
24.04.07

## ЛЕТОМ 2007 Г. САМОЛЕТ ТУ-334 №005 ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕДАТЬ НА КАПО ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К ПРОДАЖЕ

Второй опытный самолет Ту-334 №005 летом текущего года планируется передать на Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) для подготовки к продаже. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, в настоящее время этот самолет, построенный на Киевском государственном авиационном заводе "Авиант", находится на летно-испытательной и доводочной станции ОАО "Туполев". На этой машине проводится первый этап доработок по устранению выявленных недостатков.

"Летом текущего года самолет №005 постройки "Авианта" будет направлен на КАПО для оснащения интерьером пассажирского салона и покраски по желанию авиакомпании", - отметил собеседник.

"КАПО имеет в полном объеме всю необходимую конструкторскую и техническую документацию на производство Ту-334", - добавил собеседник.

Специалист напомнил, что КАПО планировало изготовить в текущем году два самолета - подготовить к продаже самолет №005 и достроить самолет №003, полученный недавно от российской самолетостроительной корпорации "МиГ".

По существующим оценкам, на достройку самолета №003 необходимо затратить примерно \$17 млн., а на доведение самолета №005 до "товарного" состояния - порядка \$3 млн.

источник: AVIAPORT.RU  
20.04.07

## УГО ЧАВЕС ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ ПРЕЗИДЕНТАМ ЮЖНОАМЕРИКАНСКИХ СТРАН ПОСТАВЛЕННЫЕ РОССИЕЙ ИСТРЕБИТЕЛИ СУ-30МК2

Президент Венесуэлы Уго Чавес продемонстрировал поставленные Россией истребители Су-30МК2 президентам Бразилии Луле да Силва, Боливии Эво Моралесу и Парагвая Никанору Дуарте. Об этом Чавес сообщил 17 апреля на пресс-конференции по итогам Первого энергетического саммита стран Южной Америки.

Истребители были продемонстрированы в штате Ансуатеги, уточнил президент Венесуэлы. "Моралес даже хотел полетать на этом самолете, я был бы вторым пилотом... но у нас не было времени на это", - в шутку отметил Чавес. Он проинформировал, что президенты Бразилии, Боливии и Парагвая побеседовали с работающими в Венесуэле российскими военными и гражданскими специалистами.

Два истребителя российского производства прибыли в Венесуэлу на днях и дополнили парк из шести

таких боевых машин, уже стоящих на вооружении ВВС Венесуэлы, сказал Чавес.

Он подчеркнул, что истребители компании "Сухой" являются самыми современными в мире. "Мы не собираемся ни на кого нападать, но пусть никто и не ошибается в нас. Этот боевой самолет - самый современный в мире", - заявил президент.

Венесуэльский лидер добавил, что в эти дни впервые летал на вертолете российского производства. Чавес дал высокую оценку винтокрылым машинам российского производства.

Он также сообщил, что в ближайшие месяцы планирует совершить рабочий визит в Москву.

*источник: АРМС-ТАСС  
18.04.07*

## "АЭРОФЛОТ" НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ СОТРУДНИЧЕСТВА С BOEING - ГЛАВА КОМПАНИИ

Крупнейший российский авиаперевозчик "Аэрофлот" не отказывается от сотрудничества с производителем самолетов Boeing, сообщил глава авиакомпании Валерий Окулов.

"Я думаю, что в бизнесе не надо ставить крест на отношениях с партнерами. Как только какому-то партнеру предоставляется эксклюзив, так сразу получаешь неприемлемые условия", - сказал он в четверг журналистам в ходе своей рабочей поездки в Токио по случаю 40-летия авиамаршрута Москва - Токио - Москва.

Глава "Аэрофлота" подчеркнул, что считает правильным "иметь сбалансированную позицию", в том числе в вопросах поставок самолетов.

В начале апреля совет директоров "Аэрофлота" одобрил приобретение 13 новых самолетов европейского авиастроительного концерна Airbus. Кроме того, в настоящее время готовятся сделки по приобретению "Аэрофлотом" еще 32 самолетов этого производителя.

*источник: РИА "Новости"  
19.04.07*

## ТЕТЮХИН: ГОСУДАРСТВЕННАЯ АВИАЦИОННАЯ КОРПОРАЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТ ЗАКАЗЫ ДЛЯ "ВСМПО-АВИСМА"

Государственная авиационная корпорация увеличивает заказы Верхне-Салдинскому металлургическому производственному объединению "Ависма" (ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма").

Об этом сообщил генеральный директор "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин, отвечая на вопрос первого заместителя председателя правительства РФ Сергея Иванова.

Вопрос был задан в ходе посещения первым вице-премьером РФ вставки предприятий ОПК Урала, приуроченной к выездному заседанию военно-промышленной комиссии при правительстве РФ в Екатеринбурге, передает корреспондент РИА "Новости".

"Государственная авиационная корпорация у вас увеличивает заказы?" - спросил Иванов.

"К счастью, да", - ответил Тетюхин.

Тетюхин также сообщил первому вице-премьеру, что компания участвует во всех мировых и отечественных авиационных проектах.

"Мы - градообразующее предприятие, наши отчисления в бюджеты всех уровней в семь раз превышают бюджет города Верхняя Салда с населением в 55 тысяч человек", - сообщил Иванову Тетюхин.

По словам гендиректора, он пояснил первому вице-премьеру, что если в городе не будет создана соответствующая инфраструктура и не будет обеспечен высокий уровень жизни, "это будет подрыв деятельности такой мощной национальной корпорации, как "ВСМПО-Ависма".

"ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире производитель титана, используемого в авиастроении, в производстве военной техники. 66% акций корпорации принадлежит ФГУП "Рособоронэкспорт".

*источник: ИА "РИА "Новости" - Урал"  
19.04.07*

## "АВИАСТАР-СП" МОДЕРНИЗИРУЕТ АН-124-100

Ульяновский "Авиастар-СП" реализует программу модернизации парка тяжелых транспортных (грузовых) самолетов Ан-124-100, в результате которой грузоподъемность этих машин увеличится со 120 т до 150 т. Будет усилена конструкция планера и пола грузовой кабины. Машины, прошедшие модернизацию,

оснащаются новым бортовым оборудованием, например аппаратами для предупреждения опасного сближения с землей. Стоимость доработки одного самолета - около \$10 млн.

*источник: газета "Ведомости"  
18.04.07*



## "ТУШКИ" В ТУМАНЕ

Заседание недавно созданной коллегии было посвящено будущему нашего авиапрома. Говорили, что он оживает, что лет через пять Россия выпустит новые самолеты. Что уже есть сто твердых заказов на SSJ - новую разработку КБ "Сухого". Замначальника управления авиационной промышленности "Роспрома" Вячеслав Рыбаков утверждал, что SSJ по всем показателям, включая цену, на 30% опережает отечественные самолеты. Авиаторы соглашались, но выражали сомнение, что с такими аэродинамическими характеристиками SSJ вообще поднимется в воздух.

Рыбаков говорил, что впервые финансирование обслуживания самолетов составит миллиард шестьсот миллионов рублей.

"Так мы получим новый самолет через 20 лет, - возражал первый заместитель генерального директора авиакомпании "Сибирь" Александр Виндермут, - чтобы что-то получить, нужно пять-восемь миллиардов".

"Денег будет столько, сколько нужно", - успокоил Рыбаков и добавил странную фразу: "Политика государства изменилась".

Итого складывается два пути развития авиации: ждать, перебиваясь с "тушки" на "тушку", эти пять лет, пока отечественный производитель выведет (или не выведет) на рынок надежные и экономичные самолеты. Либо уже сейчас снизить пошлины на иномарки (сейчас они составляют 40% от стоимости) и начать закупать "боинги" и "аэробусы", надежные и эконо-

мичные. Вот только процесс этот, считает председатель комиссии по расследованиям МАК Владимир Кофман, необратим: отказываться от иномарок уже не будут. Вторая интрига коллегии разворачивалась вокруг февральского заявления Игоря Левитина о том, что в ближайшие пять лет в России будут выведены из эксплуатации все 270 самолетов Ту-134 и Ту-154, последний из которых был выпущен в 2004 году с проектным ресурсом в 30 лет. Члены коллегии сошлись на том, что этот лайнер может летать еще десятилетиями.

Как считает Олег Смирнов, президент фонда "Партнер гражданской авиации", выступление министра - "из области эмоций": громкое, но конкретных действий за собой не ведет. Со времени заявления министра прошло ровно два месяца, но слова так и не превратились в документ. Если бы запрет на "Ту" стал официальным распоряжением, авиакомпании могли оспорить его в суде. Но теперь они могут только ждать, а для "тушек" это гораздо более плачевно: производители не будут закладывать в бюджет выпуск запчастей для опального самолета, а авиакомпании станут искать ему замену и постепенно сами от него откажутся.

*источник: газета "Новая газета"  
19.04.07*

## ПРОДУКЦИЮ УОМЗА БУДЕТ ПРОДВИГАТЬ НА БРАЗИЛЬСКИЙ РЫНОК ФИРМА "БРАВИО АВИОНИК"

Продукцию Уральского оптико-механического завода (УОМЗ) будет продвигать на бразильский рынок фирма "Бравио авионик". Соответствующее двустороннее соглашение о сотрудничестве в этом направлении было подписано в ходе 6-й Латинско-американской выставки и конференции по вооружениям LAAD-2007.

Как пояснил корр. АРМС-ТАСС замгендиректора УОМЗ по внешнеэкономической деятельности Вениамин Элинсон, подписанным соглашением предусматривается проведение с помощью "Бравио авионик" маркетинговых исследований в Бразилии, организация продвижения, продаж и сервисного обслуживания систем оптического наблюдения (СОН) гражданского назначения.

Прежде всего речь идет о применении уральских малогабаритных турельных и гиростабилизированных систем СОН на вертолетах полиции и других ведомств. При необходимости будет рассмотрен

вопрос об организации окончательной сборки систем СОН в Бразилии.

Военную продукцию и, прежде всего, оптико-электронные бортовые системы в составе боевых самолетов и вертолетов УОМЗ поставляет на латиноамериканский рынок через компанию "Рособоронэкспорт". По словам В. Элинсона, фирма "Бравио авионик" стала первым партнером уральского предприятия в Латинской Америке.

Системы СОН устанавливаются на вертолеты и легкие самолеты. Они предназначены для обнаружения и распознавания объектов в широком диапазоне углов обзора. Система позволяет в чрезвычайных ситуациях осуществлять круглосуточный поиск и спасение людей, обеспечивать охрану государственных границ, осуществлять полицейское патрулирование.

*источник: АРМС-ТАСС  
20.04.07*

## В 2008 ГОДУ ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ САМОЛЕТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

В 2008 году военно-воздушные силы поднимут в воздух и приступят к испытаниям самолета пятого поколения, заявил в четверг главнокомандующий ВВС России генерал армии Владимир Михайлов на встрече с журналистами в Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина в подмосковном Монино.

"В 2008 году мы, безусловно, поднимем в воздух и приступим к испытаниям самолета пятого поколения. Есть такая возможность, самое главное - все

необходимые средства выделены. Теперь остается только работа", - сказал Михайлов. Главнокомандующий добавил, что "параллельно с созданием самолета пятого поколения активно ведутся работы и по созданию новых средств поражения, которые будут применены на этом самолете".

*источник: РИА "Новости"  
19.04.07*

## ДЕСЯТИНА "ВСМПО-АВИСМЫ"

"ВСМПО-Ависма" меняет дивидендную политику. До сих пор она платила акционерам не менее 10% от чистой прибыли по US GAAP. Теперь же размер дивидендов будет рассчитываться от прибыли по РСБУ. Это решение может означать, что обещанное "Рособоронэкспортом" IPO "ВСМПО-Ависмы" откладывается на неопределенный срок, считают эксперты.

"ВСМПО-Ависма" в 2006 г. выпустила 23 900 т титановой продукции. Неаудированная выручка по US GAAP в 2005 г. - \$746,4 млн., чистая прибыль - \$228,5 млн. "Оборонимпекс", "дочка" "Рособоронэкспорта", владеет 66% акций "ВСМПО-Ависмы". 4% акций принадлежит гендиректору корпорации Владиславу Тетюхину. Капитализация в РТС - \$3,6 млрд.

Совет директоров "ВСМПО-Ависмы" на этой неделе утвердил новое положение о дивидендной политике до 2012 г., сообщила вчера корпорация. В соответствии с документом "ВСМПО-Ависма", как и раньше, будет выплачивать дивиденды в размере не менее 10% от чистой прибыли в год. Но если раньше за основу брался показатель по US GAAP, то теперь дивиденды будут рассчитываться из прибыли по РСБУ. Это не совсем традиционный шаг для компании, которая еще два года назад вовсе готовилась к IPO. Обычно компании, наоборот, стараются привязать дивидендную политику к консолидированной отчетности. Так в прошлом году поступила "Магнитка", которая, оставив минимальный уровень выплаты дивидендов в 15%, зафиксировала перевод своей дивидендной политики с РСБУ на US GAAP.

Но определение дивидендов от чистой прибыли по US GAAP стало технически невозможно, объясняет представитель корпорации Артем Кисличенко. "ВСМПО-Ависма" не публиковала аудированную отчетность по US GAAP даже за 2005 г., не говоря уже о 2006 г., напомнил он. Комментировать причину этого он не стал. Впрочем, бизнесмен, знакомый с руководством титановой корпорации, напоминает,

что прошлый год для "ВСМПО-Ависмы" выдался трудным. Ее прежние собственники Вячеслав Брешт и Владислав Тетюхин вели нелегкие переговоры о продаже компании ФГУП "Рособоронэкспорт", им было не до отчетности. А для предприятий ФГУПа задержка с подготовкой консолидированных данных - норма. Как и "ВСМПО-Ависма", "АвтоВАЗ", перешедший под контроль "Рособоронэкспорта" в конце 2005 г., последнюю отчетность по МСФО представлял лишь по итогам 2004 г.

Серьезной потери в деньгах такие перемены дивидендной политики акционерам "ВСМПО-Ависмы" не принесут, считают эксперты. Крупных дочерних компаний у "ВСМПО-Ависмы" немного: доля в американском СП с Allegheny Technologies Incorporated - Uniti, а также торговая компания Tirus. После того как ВСМПО и "Ависма" объединились в одну компанию, консолидированные показатели и отчетность по РСБУ должны быть более или менее похожими, говорит аналитик UBS Алексей Морозов. Вдобавок "ВСМПО-Ависма" никогда не платила больших дивидендов. За 2005 г. они составили 430,37 млн. руб. (около \$17 млн. по вчерашнему курсу). В прошлом году, по оценке Морозова, чистая прибыль "ВСМПО-Ависмы" была равна около \$250 млн., значит, дивиденды могут составить около \$25 млн. Больше платить компания не будет, ведь у нее большая инвестиционная программа. Потратив около \$1 млрд. до 2012 г., "ВСМПО-Ависма" намерена удвоить выпуск продукции. Минус такого решения в другом. Оно свидетельствует, что подготовка консолидированной отчетности для компании стала не очень важна. Таким образом, обещание "Рособоронэкспорта" провести IPO "ВСМПО-Ависмы" может не быть исполнено, констатирует аналитик "Уралсиба" Кирилл Чуико.

*источник: газета "Ведомости"  
20.04.07*

## "ВОЛГА-ДНЕПР" БУДЕТ НАРАЩИВАТЬ ПАРК МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76ТД-90ВД

Группа компаний "Волга-Днепр" планирует наращивать парк модернизированных транспортных самолетов Ил-76ТД-90ВД. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в компании.

"Первый модернизированный Ил-76ТД-90ВД уже с конца прошлого года находится в эксплуатации с очень хорошими показателями. Вторая заказанная на Ташкентском авиационном производственном объединении машина будет построена приблизительно через год. Ранее планировалось построить самолет осенью 2007 года, но, скорее всего, срок "сползет" на 2008 год", - полагает собеседник.

Он напомнил, что модернизация Ил-76ТД в вариант Ил-76ТД-90ВД (с установкой на самолеты новых серийных сертифицированных авиадвигателей ПС-90А-76 тягой по 14,5 т каждый вместо авиадвигателей Д-30КП-2 тягой по 12 т с некоторой заменой бортового оборудования и бортовых систем) позволяет существенно улучшить не только основные летно-технические характеристики самолета, но и повысить экономические показатели эксплуатации

модернизированного самолета, прежде всего, по топливной эффективности.

По его мнению, отличные показатели эффективности эксплуатации Ил-76ТД-90ВД однозначно говорят о необходимости выхода на рынок авиаперевозок с использованием Ил-76ТД-90ВД. ГК "Волга-Днепр" имеет опцион на поставку дополнительно примерно 15 самолетов, и этот опцион будет превращен в твердые контракты.

Как считает собеседник, на существующих транспортных самолетах Ил-76Т/ТД и Ил-76ТД-90ВД эксплуатирующие авиакомпании вполне устивает имеющаяся грузоподъемность самолетов в 47-50 тонн. В то же время, по мнению специалиста, для гражданских авиакомпаний не очевидно необходимость разработки модификации Ил-76ТФ с грузоподъемностью до 60 тонн с увеличенной длиной фюзеляжа. "Для грузовых самолетов транспортных авиакомпаний важное значение имеет поперечное сечение фюзеляжа, а не его длина", - считает он.

*источник: AVIAPORT.RU  
19.04.07*

## ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ "ВЫПАЛИ" ИЗ ПОЛЯ ЗРЕНИЯ ОАК?

Грузовая и транспортная авиация полностью "выпала" из поля зрения ОАО "Объединенная авиационная корпорация" (ОАК). Такой вывод, по мнению эксперта в области грузоперевозок, можно сделать, анализируя объявленный ОАК перспективный типаж и производственную программу авиационного строительства на ближайшую перспективу.

Первоначально в производственных планах ОАК значилась достройка двух тяжелых транспортных самолетов Ан-124-100 с использованием существующего производственного задела на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП". Причем достройка этих двух машин являлась единственной программой в области транспортной авиации. "Достройка двух Ан-124-100 с финансированием из государственного бюджета предусмотрена Федеральной целевой программой развития гражданской авиационной техники в России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года (ФЦП-2015), утвержденной в скорректированном виде 24 августа 2006 года", - напомнил собеседник.

Он считает, что российская перспективная программа авиационного строительства не может быть сформулирована и тем более реализована только в секторе военной

и пассажирской авиации. Практически ОАК не включила в свою перспективную производственную программу всю транспортную авиацию, специальную авиацию, авиацию общего назначения - так называемую "малую" авиацию, о создании которой имеется распоряжение президента РФ от мая 2004 года и по которой пока практически ничего не сделано.

Пока российские авиакомпании располагают весьма существенным парком самолетов и вертолетов Ан-24Т, Ан-26, Ил-76, Ми-8, но эти машины создавались на уровне технологий 25-40-летней давности и ни одна их модернизация не сможет отменить необходимости проведения предварительных проработок перспективных транспортных машин, исследований облика перспективных самолетов и вертолетов. "Такие работы ведутся ведущими разработчиками авиационной техники, но реализовать их без финансовой поддержки государства не сможет ни одна авиационная фирма и даже ОАК, а государство даже не обозначило приоритеты перспективности", - отметил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU  
18.04.07*

## ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" НАЗНАЧЕН Ю. ИВАНОВ

Генеральным директором 100-процентной дочерней структуры ОАО "ОПК "Оборонпром" - ОАО "Вертолеты России" - назначен Юрий Иванов. Об этом сообщил представитель ОАО "ОПК "Оборонпром".

Иванов Юрий Леонидович родился в г. Комсомольск-на-Амуре в 1950 г. В 1978 году закончил политехнический институт Комсомольска-на-Амуре, специальность - "самолетостроение". Практически вся трудовая деятельность Ю. Иванова связана с авиационным заводом Комсомольска-на-Амуре, на котором он прошел путь от слесаря-сборщика до первого заместителя генерального директора ОАО "КнААПО". В 1991-1994 гг. - заместитель главного инженера - заместитель директора завода ОКБ "Сухого" (Москва). В октябре 2006 года назначен советником генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром". Доктор технических наук, профессор, автор 43 изобретений, подтвержденных патентами. Лауреат Государственной премии в области науки и техники за 1999 год, награжден Орденом Почета.

По словам генерального директора ОАО "ОПК "Оборонпром" Д. Мантурова, ОАО "Вертолеты России" сформировано как специализированная компания, управляющая вертолетными активами. В рамках совершенствования системы корпоративного управления корпорации мы упраздняем дирекцию вертолетных программ, которая существует в структуре ОПК "Оборонпром", и передаем ее функции "Вертолетам России". Уже начался перевод сотрудников дирекции в новую компанию.

Основная задача "Вертолетов России" и ее руководителя - формирование современных производственных отношений в вертолетостроении, повышение эффективности производства, улучшение финансовых показателей предприятий, координация деятельности всех участников холдинга - разработчиков вертолетов, серийных заводов, поставщиков ком-

плекующих, сервисных и ремонтных компаний, сказал Д. Мантуров.

ОАО "ОПК "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. В состав группы входит вертолетостроительный холдинг, холдинг средств ПВО "Оборонительные системы", лизинговая компания "Оборонпромлизинг".

Вертолетостроительный холдинг корпорации "Оборонпром" включает в себя все составляющие производства и обслуживания вертолетной техники: разработка вертолетов - конструкторские бюро Миля, Камова и Казанского вертолетного завода; серийные предприятия - изготовители вертолетной техники - Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, "Роствертол", а также Кумертауское авиационное предприятие, Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" (эти два предприятия войдут в состав холдинга в текущем году); предприятия-смежники - Московский машиностроительный завод "Вперед", Ступинское машиностроительное производственное предприятие; производство вертолетных тренажеров - "Р.Е.Т. Кронштадт"; ремонт вертолетов - Новосибирский авиаремонтный завод; сервисные и маркетинговые компании - "Вертолетная сервисная компания", созданная на базе ОАО "Камов-Холдинг", авиакомпания "Аэро-Камов" (принадлежит ЗАО "Оборонпромлизинг"), сервисные центры за рубежом. В 2006 году предприятиями холдинга было произведено 110 вертолетов. Свыше 5 200 российских вертолетов эксплуатируются в более чем 80 странах мира.

ОАО "Вертолеты России" - 100% дочерняя компания ОАО "ОПК "Оборонпром" - создана в декабре 2006 года.

*источник: компания "ОПК "Оборонпром"  
23.04.07*

## РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ В ЭТОМ ГОДУ УДВОИТЬ ВОЕННЫЙ ЭКСПОРТ В СТРАНЫ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

Объемы экспорта российского вооружения и военной техники в страны Латинской Америки в текущем году могут удвоиться, заявил в среду председатель комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Озеров.

Сенатор в своем заявлении ссылается на российских высокопоставленных представителей, находящихся сейчас в бразильском городе Рио-де-Жанейро на 6-й Латиноамериканской выставке по аэрокосмическим и оборонным технологиям "LAAD-2007", передает "Интерфакс". Об этом же сообщил ранее глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов.

По его словам, речь идет прежде всего об экспорте продукции корпорации "Сухой" - многоцелевых самолетов Су-35 и Су-30МК-2, вертолетах Московского и Улан-Удэнского авиационных заводов - Ми-35М, Ми-28НЭ, транспортных машинах Ми-26 и Ми-17.

"Насколько мне известно, "Рособоронэкспорт" сейчас с успехом продвигает в латиноамериканский регион российские танки Т-90, боевые машины пехоты БМП-3, бронетранспортеры БТР-80 и БТР-90, военные автомобили высокой проходимости "Урал", а также комплексы управляемого вооружения", - сказал Озеров.

Сенатор отметил, что нынешняя тематика выставки в Рио-де-Жанейро вышла за рамки авиационной. "Кроме образцов авиационной техники и тяжелой боевой техники для сухопутных войск, в российскую экспозицию включены, в частности, также материалы о зенитных ракетных комплексах ПВО типа "Бук" и "Тор-М1", ракетных системах залпового огня (РСЗО), противотанковых управляемых ракетах (ПТУР). По его словам, российской экспозицией накануне заинтересовался глава военного ведомства Бразилии.

Россия за последние годы стала одним из крупнейших поставщиков вооружений странам Латинской Америки. В докладе, обнародованном в марте в Вашингтоне исследовательским "Советом по вопросам западного полушария" (Bureau of Western Hemisphere Affairs, действует при Госдепартаменте США, возглавляет его помощник Кондолизы Райс Томас Шенон-младший. - Прим. NEWSru.com), отмечается, что это привело к "выталкиванию США с рынков, на которых они ранее доминировали".

"Расширение Москвой двухсторонних взаимоотношений в области безопасности с латиноамериканскими правительствами стало вызывать определенное беспокойство в Вашингтоне", - приводит выводы исследователей РИА "Новости". В докладе содержатся как официальные сообщения, так и различные утечки информации об активных контактах Москвы с правительствами Венесуэлы, Аргентины, Перу, Бразилии, Кубы, Колумбии и Мексики, касающихся уже осуществленных и будущих поставок различных российских вооружений. Среди них - истребители и транспортные самолеты, вертолеты, ракеты, системы ПВО, танки, бронетранспортеры, катера и подводные лодки, а также стрелковое оружие.

"В какой-то момент военные поставки Москвы могли плавно изменить карту безопасности в значительной части Центральной и Южной Америки, и эти результаты вряд ли понравятся Вашингтонским политикам", сетуют составители доклада. В нем также при-

водятся данные исследовательской службы Конгресса США, согласно которым с 1998 по 2001 гг. Россия поставила в страны Латинской Америки оружия на сумму в 300 млн. долларов, а с 2002 по 2005 - на сумму в 600 млн. долларов. Конгресс прогнозирует, что поставки российских вооружений в этот регион планеты будут в ближайшие годы только возрастать.

Генеральный директор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов накануне открытия выставки ЛААД-2007 сообщил, что сейчас в вооруженных силах стран Латинской Америки эксплуатируются более 400 российских вертолетов и свыше 500 единиц автомобильной техники.

По его словам, в связи с наметившейся в последние годы некоторой диверсификацией основных направлений экспорта российской продукции военного назначения Латинская Америка начинает играть все большую роль в планах "Рособоронэкспорта", сообщает ПРАЙМ-ТАСС. В частности, если на Китай и Индию, которые являются основными партнерами России в сфере ВТС, в 2005 г. приходилось 74% общего объема военного экспорта, то по итогам 2006 г. доля этих двух стран снизилась до 62%.

С 2001 года, когда были подписаны первые контракты компании со странами региона, поставки значительно выросли как в количественном, так и географическом аспектах. Усиление военно-технического сотрудничества происходит с Мексикой, Колумбией, Перу, Уругваем и Бразилией, в которые "Рособоронэкспорт" поставляет большую часть военной продукции, экспортируемой в латиноамериканский регион. Компания рассчитывает на углубление связей с Чили, Эквадором и Аргентиной.

В последние годы "Рособоронэкспорт" демонстрировал положительную динамику наращивания объемов экспорта. В 2003 году компания впервые превысила 5-миллиардный рубеж, поставив на экспорт продукции военного назначения на сумму 5,075 млрд. долл. В 2004 году экспорт достиг 5,120 млрд. долл, а в 2005 году - 5,226 млрд. долл. Напомним, в январе 2007 года президент Владимир Путин подписал указ о предоставлении "Рособоронэкспорту" эксклюзивного права торговли военной продукцией с иностранными государствами.

Напомним, что в январе 2007 года администрация Джорджа Буша ввела санкции против трех российских компаний и организаций - "Рособоронэкспорта", Тульского КБ приборостроения и Коломенского КБ машиностроения. В документе, в частности, говорится, что решение о введении санкций сроком на два года было принято правительством США 22 декабря 2006 года. Согласно документу, санкциям (в соответствии с законом США о нераспространении оружия в Иран и Сирию) подвергнуты в общей сложности 24 зарубежных юридических и физических лица из 10 стран, включая три компании и одно лицо из РФ. "Рособоронэкспорт" расценил введенные против него санкции США как проявление недобросовестной конкуренции против "компании и Российской Федерации в целом".

источник: сайт "NEWSru.com"  
19.04.07

## ФГУП "ММПП "САЛЮТ" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ "ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ XXI ВЕКА - 2007"

ФГУП "ММПП "Салют", ведущее двигателестроительное предприятие России, примет участие в международной выставке "Высокие технологии XXI века - 2007", которая пройдет в г. Москве с 23 по 26 апреля 2007 г. На выставке широко демонстрируются достижения предприятий высокотехнологического комплекса Москвы, регионов России, стран СНГ и зарубежья в различных областях науки и техники. Основа экспозиции - высокие технологии оборонно-промышленного комплекса России.

На стенде ФГУП "ММПП "Салют" будет представлен макет нового сертифицированного двигателя АЛ-31-Ф-М1 разработки и производства ФГУП ММПП "Салют" для самолетов семейства "Су", который был принят на вооружение ВВС РФ в 2006 году.

На своем стенде ФГУП "ММПП "Салют" представит разработки и продукцию по одному из важнейших направлений развития мировой экономики - энергетике. Свои последние достижения в области разработки и производства промышленных газотурбинных установок ФГУП "ММПП "Салют" продемонстрирует на примере ПГУ-60С мощностью 60 МВт. Эта установка уже получила признание на российском энергетическом рынке. Предприятие участвует в программе РАО ЕЭС "ТЭЦ нового поколения". В рамках этой программы на ТЭЦ-28 компании "Мосэнерго" завершается проект строительства парогазовой электростанции мощностью 60 МВт и КПД 52%. Предприятие также принимает активное участие в техническом перевооружении Елецкой ТЭЦ.

Газотурбинные установки, созданные на ФГУП "ММПП "Салют", имеют современные экологические характеристики и предназначены для работы в любых условиях, что делает их востребованными как в России, так и в странах северной климатической зоны, странах Ближнего Востока.

Особая роль участия ФГУП "ММПП "Салют" в выставке "Высокие технологии XXI века - 2007" состоит в том, что в этом году руководство предприятия выступило с инициативой создания технопарка в сфере высоких технологий на базе своей инфраструктуры. Создание первого в Москве промышленно-энергетического технопарка позволит ФГУП "ММПП "Салют" значительно расширить номенклатуру выпускаемого энергетического и высокотехнологического оборудования и ускорить достижение поставленной им задачи - довести объем выпускаемой продукции гражданского назначения до 50%.

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет послепродажное сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф/ФН (для самолетов семейства Су), ремонтирует АЛ-21 Ф (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), Д-27 (для Ан-70), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое сопровождение.

*источник: пресс-служба  
ФГУП "ММПП "Салют"  
06.04.07*

## ПЕТЕРБУРГСКИЙ "КЛИМОВ" НАДЕЕТСЯ РАЗРАБОТАТЬ НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ С ФРАНЦУЗСКОЙ TURBOMESA

Петербургское ОАО "Климов" в июне 2007 года планирует подписать с французской Turbomesa соглашение о намерении создания совместного производства вертолетных двигателей нового поколения к вертолетам Камов-60 и Камов-62. Как сообщает корреспондент ИА REGNUM, об этом заявил сегодня, 23 апреля, на совещании в Санкт-Петербурге, посвященном развитию предприятий ОПК, генеральный директор предприятия Александр Ватагин. При этом договор о совместном выпуске может быть подписан до конца 2007 года. Предположительные сроки начала выпуска новых двигателей мощностью 1,5 тыс. лошадиных сил - 2009 г. Ка-60 и Ка-62 должны полностью заменить устаревшие вертолеты Ми-8, считает Ватагин, и в перспективе могут использоваться в качестве воздушных машин при работах на шельфе.

Ватагин также сообщил, что "Климов" продолжит сотрудничество с КНР по производству двигателей для легких самолетов Super-7. По оптимистичным

оценкам, сказал он, может быть выпущено до 1 тыс. двигателей.

Предшественник завода имени Климова, АО "Русский Рено", был основан в 1914 году для сборки в России двигателей и автомобилей. Впоследствии предприятие стало специализироваться на выпуске авиационных моторов. В настоящее время 95% российских вертолетов малой и средней грузоподъемности оснащено двигателями марки "Климов" и представлено в 80 странах мира в Азии, Африке, Америке и Европе. Сейчас ОАО "Климов" находится в ведении РСК "МиГ", который, в свою очередь, войдет в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК).

*источник: ИА "Regnum"  
23.04.07*

## ВОРОНЕЖСКИЙ АВИАЗАВОД ЗАВЕРШИЛ МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРЕЗИДЕНТСКОГО ЛАЙНЕРА ИЛ-96-300

Воронежский авиазавод завершил модернизацию президентского лайнера Ил-96-300. В частности, было усовершенствовано пилотажное оборудование. Это необходимо, чтобы самолет главы российского государства соответствовал последним требованиям по шумности. Генеральный директор ВАСО Михаил

Щушпанов отметил, что интерьер президентского лайнера авиаторы не меняли.

*источник:  
радиостанция "Авторадио-Воронеж"  
23.04.07*

## ПРОМЫШЛЕННО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ТЕХНОПАРК "ЭНЕРГИЯ"

ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" концентрирует усилия на развитии инноваций, разрабатывая и внедряя образцы наукоемкой продукции, востребованные военным сектором экономики в части разработки и модификации двигателей для истребительной авиации и гражданским сектором экономики, в том числе топливно-энергетическим комплексом, железнодорожным транспортом, автомобилестроением и энергомашиностроением.

В энергомашиностроении возникла острая необходимость концентрации инновационных проектов, поиска источников их финансирования и ускоренной коммерциализации. Многие предприятия и институты не имеют достаточных ресурсов для доведения своих проектов и разработок до опытных образцов или внедрения в серийное производство.

19 января 2007 года на ФГУП "ММПП "Салют" было проведено совещание с участием представителей предприятий ОПК, научно-исследовательских и учебных центров. 20 февраля 2007 года по согласованию с РОСПРОМОм состоялось выездное заседание Комитета РСПП по энергетической безопасности,

энергоэффективности и развитию отраслей ТЭК с участием представителей Мининформсвязи, ТПП РФ, РОСПРОМа, Росимущества, правительства г. Москвы. На вышеуказанных мероприятиях участниками совещаний была рассмотрена и поддержана концепция создания промышленно-энергетического технопарка в сфере высоких технологий на базе инфраструктуры ФГУП "ММПП "Салют".

Создание первого в Москве промышленно-энергетического технопарка позволит ФГУП "ММПП "Салют" значительно расширить номенклатуру выпускаемого энергетического и высокотехнологичного оборудования и ускорить достижение поставленной им задачи - довести объем выпускаемой продукции гражданского назначения до 50%.

В настоящее время ФГУП "ММПП "Салют" рассматривает заявки на те проекты, которые могут быть реализованы в рамках промышленно-энергетического технопарка "Энергия".

*источник: пресс-служба  
ФГУП "ММПП "Салют"  
08.04.07*

## ФГУП "ММПП "САЛЮТ" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ЯРМАРКЕ "HANNOVER MESSE - 2007"

ФГУП "ММПП "Салют", ведущее двигателестроительное предприятие России, примет участие в международной промышленной ярмарке "Hannover Messe - 2007", которая пройдет в г. Ганновере (Германия) с 16 по 20 апреля 2007 г. ФГУП "ММПП "Салют" представит разработки и продукцию по одному из важнейших направлений развития мировой экономики - энергетике.

ФГУП "ММПП "Салют" является одним из лидеров в области разработки, создания и поставки энергетических установок российского производства, активным участником программы развития энергетики, принятой правительством РФ, от которой в самом прямом смысле этого слова будет зависеть конкурентоспособность российской экономики на длительную историческую перспективу.

ФГУП "ММПП "Салют" представляет на выставке одно из последних достижений в области разработки и производства промышленных газотурбинных установок - ПГУ-60С мощностью 60 МВт, получившую признание на российском энергетическом рынке. Предприятие участвует в программе РАО ЕЭС "ТЭЦ нового поколения". В рамках этой программы на ТЭЦ-28 компании "Мосэнерго" завершается проект строительства парогазовой электростанции

мощностью 60 МВт и КПД 52%. Предприятие также принимает активное участие в техническом перевооружении Елецкой ТЭЦ.

На стенде ФГУП "ММПП "Салют" также широко представлены другие разработки - опреснительная установка "Каскад" для опреснения морской воды и очистки сточных вод, установка по газификации твердых топлив с возможностью выработки тепловой и электрической энергии, макет блочной электростанции БГТС-20С, моноколесо ГТД энергетической установки и др.

Газотурбинные установки, созданные на ФГУП "ММПП "Салют", имеют современные экологические характеристики и предназначены для работы в любых условиях, что делает их востребованными как в России, так и в странах северной климатической зоны, странах Ближнего Востока.

Эти достижения стали возможными благодаря созданию пяти конструкторских бюро, научно-технического и научно-производственного центров, где работают высококвалифицированные специалисты различных профилей.

*источник: пресс-служба  
ФГУП "ММПП "Салют"  
08.04.07*

## МАК И СААС ПОДПИСАЛИ ТЕХСОГЛАШЕНИЕ ПО СЕРТИФИКАЦИИ ВЕРТОЛЕТА МИ-26ТС И ДВИГАТЕЛЯ Д-136 В КИТАЕ

16 апреля 2007 г. в рамках соглашения между правительствами Китайской Народной Республики и Российской Федерации о повышении безопасности полетов от 08.09.2001 г. подписано техническое соглашение между Межгосударственным авиационным комитетом и Генеральной администрацией гражданской авиации Китая (СААС) по сертификации вертолета Ми-26ТС и авиационного маршевого двигателя Д-136 в Китае. Процедуры, предусмотрен-

ные этим техническим соглашением, будут реализованы в ходе сертификационных работ, проводимых в настоящее время специалистами СААС на МВЗ им. М.Л. Милия, ОАО "Роствертол" и ЗМКБ "Прогресс".

*источник: организация  
"Межгосударственный авиационный  
комитет"  
19.04.07*

## **ФГУП "ММП" "САЛЮТ" СТАЛ ОБЛАДАТЕЛЕМ ЗОЛОТОЙ НАГРАДЫ В НОМИНАЦИИ "ЗА ДИНАМИЗМ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ В СФЕРЕ ИННОВАЦИЙ И ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЛАСТИ ПРОИЗВОДСТВА"**

26 апреля 2007 года состоялась VIII торжественная церемония награждения победителей ежегодного конкурса "Лучшее предприятие XXI века" в рамках международной выставки "Высокие технологии XXI века - 2007".

ФГУП "ММП" "Салют" стал обладателем золотой награды в номинации "За динамизм развития предприятия в сфере инноваций и высоких технологий в области производства" среди крупнейших предприятий России, участвующих в конкурсе.

Конкурс "Лучшее предприятие XXI века" проводится ВЭОМ (Вольное экономическое общество Москвы) под председательством мэра Москвы Ю.М. Лужкова. Основными целями и задачами конкурса являются: выявление наиболее динамично развивающихся предприятий, применяющих инновационные процессы в управлении и производстве; привлечение внимания инвесторов и властных структур к таким предприятиям; поддержка инициатив предприятий по повышению качества и конкурентоспособности продукции, а также содействие предприятиям во внедрении современных и инновационных технологий.

ФГУП "ММП" "Салют" является одним из лидеров в области разработки, производства и поставки авиадвигателей, газотурбинных установок, газоперекачивающих станций благодаря развитой инфраструктуре, наличию пяти КБ, научно-технического и научно-производственного центров, где работают высококвалифицированные специалисты различных профилей.

В 2007 году руководство ФГУП "ММП" "Салют" выступило с инициативой создания технопарка в сфере высоких технологий на базе своей инфраструктуры. Создание первого в Москве промышленно-энергетического технопарка позволит ФГУП "ММП" "Салют" значительно расширить номенклатуру выпускаемого энергетического и высокотехнологичного оборудования и ускорить достижение поставленной им задачи - довести объем выпускаемой продукции гражданского назначения до 50%.

*источник: пресс-служба  
ФГУП "ММП" "Салют"  
27.04.07*

## **СОВЕТ "СОЮЗА АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ"**

Сегодня в Самаре прошел научно-технический совет "Союза авиационного двигателестроения". Здесь собрались "лучшие умы" российского авиастроения. Именно им предстоит в ближайшем будущем взяться за реанимацию производства самолетов. Такую задачу поставили правительство и президент. Уже создана специальная комиссия и организована авиастроительная корпорация, на которую возложена обязанность обеспечения предприятий контрактами. Программа рассчитана на 7 лет. За это время необходимо выпустить сотни самолетов. Это Ан-148, SuperJet-100 и почти 400 машин Ил-114 и Ан-140. Затея грандиозная,

однако для ее осуществления необходимо привести в порядок предприятия, которые занимаются производством комплектующих. В Самаре, например, это "Завод авиационных подшипников" - лидер отрасли. Здесь сами разрабатывают новые виды продукции и сами же ее производят. На совете решили сделать Самару своеобразной "Меккой" представителей российского авиастроения. Потому как есть чему учиться и есть кому учить.

*источник: телеканал "ГТРК- Самара"  
19.04.07*

## **РОССИЯ ПОСТАВИТ В ИНДИЮ 18 МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКИ**

Подписан контракт на поставку в Индию 18 многофункциональных истребителей Су-30МКИ производства корпорации "Иркут". Поставка истребителей будет осуществлена по системе "трэйд-ин", предполагающей, что в обмен на новые самолеты Индия возвратит эксплуатирующиеся в настоящее время в этой стране истребители Су-30К. По оценке экспертов, стоимость контракта может составить около \$700 млн.

Истребитель Су-30МКИ оснащен двумя двигателями АЛ-31ФП с управляемым вектором тяги. Установленная на самолете РЛС типа "Барс", имеющая фазиро-

ванную антенную решетку, обеспечивает дальность обнаружения цели на расстоянии не менее 120-130 км в передней полусфере и более 60 км - в задней. Истребитель способен нести практически весь спектр авиационного вооружения общим весом до 8 тонн. Дальность полета без дозаправки - до 3 000 км, с одной дозаправкой - до 5 200 км, сообщает Интерфакс.

*источник: газета "Труд"  
11.04.07*

## **ПРОЕКТ САМОЛЕТА 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ ДЛЯ ВВС РОССИИ ПРОШЕЛ ЗАЩИТУ ТЕХНИЧЕСКОГО МАКЕТА**

Проект самолета 5-го поколения для ВВС России прошел защиту технического макета, сообщил 6 апреля журналистам заместитель главнокомандующего ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин. "Сроки проекта не меняются, решения заказчика тоже не меняются, - сказал он. - Поэтому мы работаем в тех сроках, которые были установлены". "Сейчас мы находимся на

этапе создания рабоче-конструкторской документации", - проинформировал генерал. Таким образом, по его словам, "идут плановые работы по созданию техники 5-го поколения".

*источник: АРМС-ТАСС  
06.04.07*

## РОСПРОМ ОДОБРИЛ СОЗДАНИЕ ПЕРМСКОГО ЦЕНТРА ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Федеральное агентство по промышленности (Роспром) на совещании на этой неделе одобрило создание ОАО "Пермский центр двигателестроения" (ПЦД) на базе ряда компаний Пермского моторостроительного комплекса (ПМК).

"Представители Роспрома и ряд иностранных акционеров на совещании посчитали целесообразным создания центра в Перми", - сообщил агентству "Интерфакс-Поволжье" генеральный директор ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" Валерий Жеглов.

Он также отметил, что документы по созданию ПЦД планируется направить на рассмотрение и согласование в правительство РФ в ближайшее время.

Как сообщалось ранее, ОАО "Пермский центр двигателестроения" планируется создать до конца 2007 года. В ПЦД войдут ОАО "Редуктор-ПМ", ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Пермские моторы", ОАО "Авиадвигатель", а также ряд сервисных предприятий.

Предполагается, что доля государства в АО "Пермский центр двигателестроения" составит 25%, а

остальные акции будут распределены среди частных акционеров ПЦД.

Кроме того, ПЦД может войти в объединенный двигателестроительный холдинг, который планируют создать Рособоронэкспорт и АФК "Система", объединив активы НПО "Сатурн", Уфимского моторостроительного производства и ПМК.

Пермский моторостроительный комплекс объединяет 18 предприятий и организаций, крупнейшими из которых являются ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Редуктор-ПМ". Основными направлениями деятельности являются серийный выпуск и модернизация двигателей ПС-90А, ремонт и техническое обслуживание двигателей Д-30Фб, серийный выпуск главных редукторов для вертолетов Ми-8МТВ, Ми-14, Ми-17, Ми-26, Ми-34, трансмиссий для вертолетов Ми-28Н и "Ансат", производство и сервисное обслуживание газотурбинных электростанций.

*источник: ИА "Интерфакс"  
20.04.07*

## ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ЧЕТВЕРТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

20 апреля 2007 года в Москве, в Доме культуры "Чайка" Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" (проспект Буденного, 14), состоится Молодежный симпозиум и торжественное мероприятие с подведением итогов Четвертой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет.

Главная цель проведения Олимпиады - популяризация российской авиастроительной отрасли и привлечение молодых к работе в авиации и авиастроении.

Олимпиада, ставшая уже традиционной, ежегодно привлекает подростков, увлекающихся авиацией, из различных регионов России и ближнего зарубежья. В течение почти всего учебного года участники публикуют свои работы, получают отзывы на них как от своих сверстников, так и от профессионалов, общаются с интересными людьми. Тот факт, что первый тур Олимпиады проходит в сети Интернет, а второй - очный - финансируется спонсорами и меценатами, позволяет подросткам участвовать в мероприятиях независимо от благосостояния их семей.

Олимпиада традиционно организуется Клубом авиастроителей ([www.as-club.ru](http://www.as-club.ru)) при участии

Департамента образования города Москвы, Департамента науки и промышленной политики города Москвы, МГТУ им. Баумана, МАИ, МАТИ, РГТУ и Авиакосмофонда.

В этом году Олимпиада поддерживается спонсорами и меценатами: ФГУП "ММПП "Салют"; ОАО "Ил"; ассоциацией "Союз авиационного двигателестроения"; авиакомпаниями "Аэрофлот - российские авиалинии", "Трансаэро", "Волга-Авиаэкспресс"; международным аэропортом "Курумоч", ЗАО "МСЗ-Салют", ОАО "Мичуринский завод "Прогресс"; КБ "Нацпромбанк", ОАО "ГМЗ "Агат"; дизайн-студией "Гарусс"; комитетом по образованию ЦО города Волгограда.

Официальный сайт Олимпиады: [olymp.as-club.ru](http://olymp.as-club.ru).  
Регистрация гостей и аккредитация прессы: +7 (495) 685-1930, 685-2630.

Электронная почта: [info@as-club.ru](mailto:info@as-club.ru).  
Программа мероприятий опубликована на сайте Клуба авиастроителей ([www.as-club.ru](http://www.as-club.ru)).

*источник: пресс-служба  
ФГУП "ММПП "Салют"  
18.04.07*

## РОССИЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ПОСТУПАЮТ В ВЕНЕСУЭЛУ В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ, СООБЩИЛ ВЕНЕСУЭЛЬСКИЙ МИНИСТР ОБОРОНЫ

Российские многоцелевые истребители Су-30МК2 доставляются в Венесуэлу в соответствии с согласованным графиком поставок, заявил 18 апреля министр обороны этой страны Рауль Бадзуэль. Он подчеркнул, что боевые машины компании "Сухой" служат для обеспечения безопасности и обороноспособности южноамериканского государства.

Президент Венесуэлы Уго Чавес ранее назвал истребители российской компании "Сухой" самыми

современными в мире. Глава государства особо выделил их высокие тактико-технические характеристики. Он напомнил, что на вооружении ВВС Венесуэлы уже стоят шесть боевых машин и еще две доставлены в эту страну.

*источник:  
газета "Военно-промышленный курьер"  
20.04.07*



## "РОСТВЕРТОЛ" ЗАВЕРШАЕТ ВЫПОЛНЕНИЕ КОНТРАКТА "РОСОБОРОНЭКСПОРТА" НА ПОСТАВКУ В ВЕНЕСУЭЛУ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-35М И МИ-26Т

"Роствертол" завершает выполнение контракта компании "Рособоронэкспорт" на поставку в Венесуэлу ударных боевых вертолетов Ми-35М и тяжелых транспортных Ми-26Т. Об этом в ходе 6-й Латиноамериканской выставки и конференции по оборонным и аэрокосмическим технологиям LAAD-2007 сообщил представитель "Росвертола" Александр Смоленский.

По его словам, на сегодняшний день в Венесуэлу поставлено 8 вертолетов Ми-35М и один Ми-26Т. В четвертом квартале этого года заказчику будут отправлены еще два Ми-35М и два Ми-26Т. Таким образом, к концу текущего года Военно-воздушные силы Венесуэлы получат всю партию боевых и транспортных винтокрылых аппаратов, изготавливаемых вертолетостроителями из Ростова-на-Дону.

Всего же "вертолетный" контракт с Венесуэлой предусматривает поставку 33 машин, в том числе военно-транспортных Ми-17В-5, изготовление которых ведется Казанским вертолетным заводом. В рамках контракта венесуэльские специалисты прошли обучение по летной и технической эксплуатации вер-

толетов и получили соответствующие сертификаты.

Модернизированный вертолет Ми-35М способен круглосуточно выполнять боевые задачи, имеет повышенную по сравнению с базовой моделью огневую мощь и улучшенные характеристики. На вертолете установлен круглосуточный всепогодный комплекс управляемого вооружения, включающий обзорно-прицельную систему ОПС-24 производства Уральского оптико-механического завода и современную авионику. Вертолеты этого типа предназначены для уничтожения бронетехники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск.

Ми-26Т - самый крупный транспортный вертолет в мире. "Роствертол" выпускает несколько модификаций Ми-26Т: десантно-транспортную, медицинскую, топливозаправочную, а также вертолет-кран. Эта техника в настоящее время эксплуатируется более чем в 20 странах мира.

*источник: АРМС-ТАСС  
19.04.07*

## РОССИЯ И ИНДИЯ СОГЛАСОВАЛИ ПЕРЕЧЕНЬ СТРАН, КУДА МОГУТ ЭКСПОРТИРОВАТЬСЯ СВЕРХЗВУКОВЫЕ РАКЕТЫ "БРАМОС"

Россия и Индия согласовали перечень дружественных стран, куда могут экспортироваться сверхзвуковые индийско-российские ракеты "Брамос". Об этом в ходе 6-й Латиноамериканской выставки и конференции по оборонным и аэрокосмическим технологиям LAAD-2007 сообщил руководитель компании "Брамос аэроспейс" доктор Сиватхану Пиллаи.

По его словам, в ближайшее время будет подписан первый экспортный контракт на поставку ракет "Брамос". Доктор С. Пиллаи отказался назвать эту страну. В то же время, по данным индийских экспертов, новой ракетой заинтересовались Малайзия,

Чили, ЮАР, Кувейт и Индонезия. Как отметил С. Пиллаи, Индия готова экспортировать ракеты "Брамос" различного базирования: морские, авиационные и сухопутные.

Противокорабельные ракеты "Брамос" с прошлого года уже начали поступать на вооружение ВМС Индии. В этом году начнется поставка сухопутным войскам ракет "Брамос" наземного базирования, запускаемых с мобильных пусковых установок.

*источник: АРМС-ТАСС  
19.04.07*

## ВВС НЕДОФИНАНСИРУЮТ ПРОГРАММУ ПРОИЗВОДСТВА ЯК-130

Военно-воздушные силы России в рамках выделенных из бюджета министерства обороны финансовых ресурсов оплачивают постройку не более чем одного-двух учебно-боевых самолетов Як-130 в год. Такое мнение в беседе с корреспондентом "Авиа-Порт.Ру" высказал информированный источник, имеющий отношение к перевооружению российских ВВС.

"В результате российские ВВС не получают все предусмотренные контрактом самолеты Як-130 установочной серии в ранее планировавшиеся сроки", - считает собеседник.

Он напомнил, что 15 апреля 2005 г. был подписан контракт с Минобороны РФ о поставке в 2005-2007 гг. первой установочной партии Як-130 из 12 машин для ВВС России. Производство первого самолета для нужд ВВС РФ было запланировано на 2005 г., в 2006 г. Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (НАЗ "Сокол") должен был изготовить еще четыре самолета, в 2007 г. - восемь самолетов. В середине прошлого года планировалось поставить в ВВС первые четыре Як-130.

"Необходимо иметь в виду, что финансирование НИОКР производится на 80% самим разработчиком и только 20% должен выделять заказчик самолета - ВВС РФ. Если разработчик прекратит финансирование своего участия в программе, то российские ВВС никогда не получат нужный им самолет", - полагает собеседник.

"Ограниченность средств, отпускаемых Минобороны на авиацию, приводит к тяжелым последствиям - стремительно дорожает авиатехника и ее модернизация из-за единичного производства", - подчеркнул специалист.

Он уточнил, что в США на авиацию расходуется до 36% бюджета оборонного ведомства, во Франции - до 30%. В России же на объединенные ВВС и ПВО выделяется всего 12-14% бюджета Минобороны, что практически не позволяет закупать новые и модернизировать существующие самолеты в минимально необходимых для ВВС количествах.

*источник: AVIAPORT.RU  
19.04.07*

## "РОСОБОРОНЭКСПОРТ" УВЕЛИЧИВАЕТ ПОСТАВКИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОБУЧЕНИЯ

"Рособоронэкспорт" в последние несколько лет заметно увеличил экспортные поставки технических средств обучения. Как сообщил корр. АРМС-ТАСС руководитель департамента анализа и перспективного планирования "Рособоронэкспорта", руководитель делегации предприятия на международной выставке вооружений LAAD-2007 Сергей Свечников, по итогам прошлого года суммарный объем экспорта по этому направлению составил 230 млн. долл. и имеет тенденцию к увеличению.

Говоря о возможностях расширения присутствия России на вертолетном рынке Латинской Америки, С. Свечников, в частности, отметил, что если в предыдущие годы основной акцент продаж делался на самом вертолете, то теперь потенциальным заказчикам предлагается вертолетный комплекс, включающий в себя как винтокрылые машины, так и новейшие средства обучения, состоящие из пилотажно-навигационных тренажеров различного уровня и компьютеризированных обучающих классов.

По его словам, эффективная и высокорентабельная с точки зрения экономии авиатоплива и сохранения летных ресурсов вертолета тренажерная подготовка в настоящее время становится повседневной практикой в армейской авиации практически всех передовых государств мира. В европейских странах, например, 70 процентов боевого обучения летных экипажей ведется только на наземных тренажерах.

"Для расширения экспорта тренажеров наша компания консолидирует силы и средства как государственных предприятий, так и частного бизнеса. Так, например, "Рособоронэкспорт" эффективно взаимодействует с разработчиком вертолетов марки "Ми" -

Московским вертолетным заводом имени Миля и производителем тренажерного оборудования для этих машин - компанией "Р.Е.Т. Кронштадт", объединенных в рамках корпорации "Оборонпром", - отметил С. Свечников. По его словам, по итогам прошлого года примерно 25-30 проц. заказов на тренажеры пришлось на компанию "Р.Е.Т. Кронштадт".

По оценкам аналитиков, в ближайшей перспективе стоимость поставляемых через компанию "Рособоронэкспорт" на мировой рынок тренажерных средств может достигнуть 15 проц. от стоимости всей экспортируемой продукции военного назначения и составит около 1 млрд. долл.

В настоящее время "Рособоронэкспорт" активно продвигает на мировой рынок выпускаемые компанией "Р.Е.Т. Кронштадт" комплексные и процедурные тренажеры для подготовки и совершенствования летного и боевого мастерства экипажей вертолетов Ми-8, Ми-17, Ми-24, Ми-35, Ми-26, Ми-28, Ка-27, Ка-28, Ка-31, Ка-32, Ка-52К, Ка-60. Эта учебная техника отвечает международным нормам годности авиационных тренажеров по качеству и точности воспроизводимых параметров полета, подробности и реалистичности сцен визуализации.

"Сейчас задача "Рособоронэкспорта" состоит не только в том, чтобы выйти на мировой рынок технических средств обучения и закрепиться в нем, но и существенно укрепить свои позиции, расширяя количество зарубежных покупателей нашей тренажерной техники", - отметил С.Свечников.

*источник: АРМС-ТАСС  
18.04.07*

## СЕРТИФИЦИРУЕТСЯ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ ВЕРТОЛЕТ КА-32А11ВС

Комплекс сертификационных испытаний модернизированного варианта вертолета Ка-32А11ВС проводится в России. Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Камов" Игорь Пшеничный.

"На сертифицируемом вертолете проведена замена пилотажно-навигационного комплекса и проведен ряд других усовершенствований. Сертификационные испытания вертолета имеют небольшой объем, так как проводятся только в объеме изменений типовой конструкции вертолета, имеющего сертификат типа", - отметил глава компании. По его словам, после завершения сертификации модернизированный вертолет Ка-32А11ВС будет в мае-июне текущего года поставлен заказчику в Португалии.

"Модификация Ка-32А11ВС, созданная в свое время для продажи в Канаде (ВС - Британская Колумбия. - "АвиаПорт.Ru"), пользуется большой популярностью в европейских странах, и в последнее время в

производственной программе Кумертауского авиационного производственного предприятия (КумАПП) превалирует выпуск именно этой модификации по линии экспорта", - сказал И. Пшеничный.

Он уточнил, что в прошлом году КумАПП поставил в Южную Корею и в Испанию семь вертолетов типа Ка-32. В 2007 году девять вертолетов Ка-32А11ВС производства Кумертау намечается поставить на экспорт, в том числе шесть в Португалию, два в Испанию и один в Японию.

Вертолет Ка-32А11ВС является лидером на мировом вертолетном рынке в качестве противопожарного и для монтажных работ. "Впервые в текущем году мы осуществим поставку вертолетов в Японию для выполнения сложных монтажных работ и решения иных задач", - отметил глава ОАО "Камов".

*источник: AVIAPORT.RU  
16.04.07*

## "АВИАКОР" УВЕЛИЧИТ ВЫПУСК САМОЛЕТОВ

Самарский "Авиакор - авиационный завод" намерен к 2009 г. увеличить производство самолетов до 10 машин в год, сообщил гендиректор предприятия Сергей Лихарев. Сейчас ожидается заключение контрактов с тремя российскими авиакомпаниями - "Якутия", "Ямал" и "Авиалинии Кубани" на поставку

семи самолетов Ан-140. А в мае поступит заказ от Венесуэлы на поставку от 12 до 40 самолетов этой марки, сообщил Лихарев.

*источник: газета "Ведомости"  
18.04.07*

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Новые назначения в EADS	27
Airbus вдвое снизил цены на самолеты	27
Airbus выиграла заказ Fly Asian на \$2,63 млрд.	27
Что делать с прибылью	28
Airbus планирует массовые сокращения на предприятиях во Франции, ФРГ, Великобритании и Испании – данные профсоюзов	28
Airbus выплатит компенсацию за просроченные поставки A380	29
Airbus создает военные самолеты на базе Linux	29
Новые Airbus A320 – первый шаг коренного обновления воздушного парка S7 Airlines	29
Boeing и Virgin Atlantic объявляют о размещении заказа на самолеты Boeing 787 и начале сотрудничества в области защиты окружающей среды	30
Китай и Пакистан будут сотрудничать в области вертолетостроения	30
Российская группа компаний S7 размещает заказ на 10 самолетов Boeing 737-800	31
Прибыль Boeing растет	31
Модернизация АВАКСов	31
Boeing стал единственным претендентом на поставку истребителей Ю.Корее	32
BBC США устроили своим новейшим истребителям японскую проверку	32
Пополнять боезапас будут в воздухе	32
Перспективы сотрудничества украинских предприятий с корпорацией Boeing обсудили в США	32
Южная Корея приняла решение провести повторный тендер на закупку 20 истребителей по программе F-X	33
Армия США потратит \$1,5 млрд. на новый самолет-разведчик	33
Компания Bombardier получила заказ на 15 турбовинтовых самолетов общей стоимостью \$393 млн.	33
"Антонов" продвигает свои самолеты на рынок Латинской Америки	34
НАК "Белавиа" приобрела второй самолет CRJ-100LR	34
США заказали у Lockheed первые серийные истребители F-35	34
Индия изменила требования по офсетным программам	35
Скандал с "Тайфуном"	35
Первый самолет Ан-148 совершит полет осенью 2007 г. – Рудьковский	35
Самолеты подняли квартальную прибыль Honeywell	35
Авиационная держава	36

и другие новости

## НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

### НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ В EADS

Стефан Израэль (Stephane Israel), 36 лет, назначен на пост советника исполнительного директора EADS Луи Галуа (Louis Gallois). Выпускник французских высших учебных заведений ENS (Эколь Нормаль) и ENA (Национальная школа администрации), с 2001 года работал в Аудиторском суде, в 2001-2002 гг. был представителем персонала при министре экономики, финансов и промышленности Франции. Ранее работал в министерстве обороны Франции и был представителем персонала при президенте Национальной ассамблеи Франции.

Ульрике Штайнхорст (Ulrike Steinhorst), 55 лет, пришла в группу EADS в качестве руководителя аппарата исполнительного директора EADS Луи Галуа. Г-жа Штайнхорст по образованию юрист; окончила ENA (Национальная школа администрации) во Франции; имеет степень магистра общественного права Университета Париж II Пантеон. Профессиональную деятельность начала во Франции в качестве советника министра Франции по европейским делам. В 1990-1999 гг. занимала различные должности в энергетиче-

ской компании EDF. С 1999 года работала в немецкой химической компании Degussa, с 2006 г. была руководителем официального представительства Degussa в Брюсселе.

EADS - глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В 2006 году доход EADS составил 39,4 миллиарда евро; на предприятиях группы 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.

*источник: компания "EADS"  
17.04.07*

### AIRBUS ВДВОЕ СНИЗИЛ ЦЕНЫ НА САМОЛЕТЫ

Европейский авиастроительный концерн Airbus вдвое снизил цены на лайнеры A350: вместо \$189 и \$215 млн. различные модификации лайнера будут продаваться по одной цене - \$102 млн.

Такое решение связано со стремлением компании догнать американский холдинг Boeing, чей лайнер 787 Dreamliner бьет рекорды продаж гражданских самолетов, пишет The Times.

Сразу несколько авиакомпаний собираются в ближайшее время заказать самолеты A350, с учетом скидок они могут сэкономить до \$10 млрд.

Проблемы со сбытом среднеразмерных лайнеров возникли у Airbus из-за того, что компания сконцентрировалась на развитии суперсамолета A380. На его разработку концерн потратил \$10 млрд. Выпуск самолета-гиганта A380 должен был начаться еще в 2005 году, но из-за срывов на производстве сроки поставок A380 переносились три раза. В ноябре 2006 года было объявлено, что начало поставок A380 откладывается еще на 10 месяцев.

*источник: журнал "Профиль"  
20.04.07*

### AIRBUS ВЫИГРАЛА ЗАКАЗ FLY ASIAN НА \$2,63 МЛРД.

Европейская самолетостроительная компания Airbus SAS выиграла контракт на поставку 15 самолетов на сумму \$2,63 млрд. малайзийской бюджетной авиакомпании и может надеяться на расширение поставок, сообщило 23 апреля агентство Bloomberg, ссылаясь на интервью одного из акционеров компании.

Fly Asian Xpress Sdn. может закупить около 25 новых самолетов в ближайшие 5 лет и может остановить свой выбор на той же модели, заявил Тони Фернандес (Tony Fernandes), который владеет 10% акциями компании. Авиакомпания заказала 10 самолетов A330-300 и рассматривает возможность дополнительной закупки еще пяти авиалайнеров.

Не дожидаясь поставки, Fly Asian возьмет в лизинг 1-3 самолета A330, чтобы организовать

полеты по своим первым маршрутам, пока не начнется поставка первых самолетов по контракту в сентябре 2008 года. По заявлению Фернандеса, компания не может поставить авиалайнеры в более ранние сроки.

Fly Asian оплатит контракт комбинацией долговых инструментов и пакетом акций. В то же время Фернандес сообщил, что некоторые фонды прямых инвестиций также заинтересованы в финансировании проекта.

По данным Международной ассоциации авиатранспорта, пассажиропоток в Азиатско-Тихоокеанском регионе будет увеличиваться на 5,7% ежегодно в ближайшие три года.

*источник: сайт "K2Kapital"  
23.04.07*

## ЧТО ДЕЛАТЬ С ПРИБЫЛЬЮ

Совет директоров EADS не смог решить, платить ли дивиденды за 2006 г. DaimlerChrysler, продавший часть своей доли банкам, требует денег, а французское правительство считает дивиденды нетактичными для компании, которая сокращает сотрудников.

European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) - крупнейший европейский авиакосмический концерн. Выручка в 2006 г. - 39,4 млрд. евро, чистая прибыль - 99 млн. евро, капитализация - 19,4 млрд. евро (\$25,8 млрд.). EADS владеет 100% компании Eurocopter (выпускает вертолеты), Astrium (спутники), Airbus (крупнейший в мире производитель лайнеров), 50% ATR (турбовинтовые самолеты), 46% Dassault (истребители), 37,5% MBDA (ракеты). DaimlerChrysler и французским акционерам (правительство и медиагруппе Lagardere) принадлежит по 15% голосующих акций EADS, ВТБ - 5%.

О том, что совет директоров EADS не смог договориться о выплате дивидендов за 2006 г., компания объявила вчера. Совет директоров оставляет решение о размере дивидендов за акционерами (собрание пройдет 4 мая), но полагает, что выплаты должны быть "существенно сокращены", сообщила компания.

Всю прибыль за 2005 г. концерн направил на дивиденды - 0,65 евро на акцию. Но в 2006 г. прибыль EADS упала в 17 раз, и даже если всю ее выплатят акционерам, дивиденды составят 0,12 евро на акцию. Причинами финансовых проблем стали задержки в производстве лайнера A-380, из-за чего "дочка" EADS Airbus была вынуждена выплатить огромные неустойки. Другая причина снижения прибыли - затраты на запуск A-350.

Вряд ли акционерам удастся договориться. Daimler-Chrysler недавно за 1,5 млрд. евро продал 7,5% акций EADS консорциуму банков, сохранив право голоса по ним. По условиям сделки банки должны получать дивиденды по акциям EADS в размере

175%: дивиденды от EADS плюс 75% от этой суммы от DaimlerChrysler.

Французское правительство против выплат: премьер-министр Франции Доминик де Вильпен объяснил, что для финансового оздоровления EADS начислять дивиденды за прошлый год не стоит. К тому же французское правительство считает нетактичным платить акционерам, в то время как из-за финансовых трудностей Airbus вынуждена будет сократить 10 000 из 87 000 своих сотрудников в Европе, добавляет представитель правительства Франции Дэнуа Дафнэ.

Она не сказала "Ведомостям", какова будет позиция правительства на собрании акционеров. Представитель DaimlerChrysler от комментариев отказался. Российский Внешторгбанк купил в прошлом году 5% EADS. Вчера представитель банка отказался раскрыть его позицию по поводу выплаты дивидендов.

В решении совета директоров EADS также нет ни слова об увеличении акционерного капитала компании на 2-4 млрд. евро. С таким предложением в этом году выступил финансовый директор EADS и Airbus Ханс Петер Ринг.

Для улучшения финансового положения концерна и его "дочки" Ринг предложил сделать допэмиссию акций или разместить конвертируемые облигации. Французское правительство ранее заявляло, что выступает за допэмиссию акций, DaimlerChrysler и другой крупный акционер EADS, французская Lagardere, говорили, что поддерживают идею с размещением бондов. (Использованы материалы FT и Dow Jones.)

*источник: газета "Ведомости"  
12.04.07*

## AIRBUS ПЛАНИРУЕТ МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ВО ФРАНЦИИ, ФРГ, ВЕЛИКОБРИТАНИИ И ИСПАНИИ – ДАННЫЕ ПРОФСОЮЗОВ

Корпорация Airbus намерена сократить по 2300 рабочих мест на предприятиях во Франции и в Германии. Об этом сообщили представители французских профсоюзов, принимавшие участие в заседании руководства Airbus, передает ИТАР-ТАСС.

На французской территории сокращения коснутся прежде всего головного предприятия в Тулузе, где из 4000 существующих мест будут сокращены 964. На расположенных на западе страны в Сен-Назере заводах Airbus станет на 369 рабочих мест меньше. На предприятиях в Нанте /запад/ и Меольт /север/ - соответственно на 295 и 192.

За пределами Франции сокращения коснутся в значительной мере предприятия авиастроительного концерна в Гамбурге /Германия/ - там будет ликвидировано 2317 мест. На заводах в Филтоне /Великобритания/ рабочих мест станет меньше на 1095, а в испанском городе Хетафе - на 344.

Всего одобренный руководством и акционерами план по реструктуризации Airbus, названный Power-

8, предусматривает сокращение в Европе 10 тыс рабочих мест в 4-летний период. Половина от этого числа придется на предприятия-смежники. Часть предприятий будут проданы новым владельцам. Подобные меры, по мнению разработчиков плана, должны обеспечить корпорации экономию 5 млрд. евро к 2010 г.

Подобные планы встречают жесткое противодействие профсоюзов и трудящихся, несмотря на то, что им обещано, что каких-либо серьезных увольнений проводиться в рамках плана не будет. В минувшую пятницу на заводах корпорации в Сен-Назере и Нанте вспыхнула не объявленная заранее забастовка. В четверг манифестацию провели работники заводов в Тулузе. Все они протестуют против низких зарплат и усиления интенсивности труда.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС  
28.04.07*

## AIRBUS ВЫПЛАТИТ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ПРОСРОЧЕННЫЕ ПОСТАВКИ A380

Европейская самолетостроительная корпорация Airbus выплатит компенсацию Malaysia Airlines за перенос сроков поставки лайнеров A380. Сумма компенсации пока не определена и будет зависеть от переговоров с авиакомпанией, передает AFP со ссылкой на одного из топ-менеджеров Airbus Джона Лихи (John Leahy). В Malaysia Airlines подтвердили, что переговоры идут, однако также отказались сообщить возможную сумму компенсации.

Самый большой в мире дальнемагистральный самолет, на разработку которого Airbus потратила около 10 миллиардов долларов, должны были запустить в производство около двух лет назад. Однако сроки поставки несколько раз были сорваны из-за технических трудностей, поэтому первые заказчики смогут получить самолеты только осенью 2007 года.

В результате сбоев Airbus вынуждена была все силы бросить на устранение недостатков A380, из-за чего возникли сложности с разработкой и про-

движением других лайнеров. Кроме того, американская почтовая служба FedEx расторгла предварительный контракт с Airbus, предпочтя A380 самолеты Boeing 777.

Из-за этого у Airbus возникли серьезные финансовые сложности, а за последний год европейский концерн покинули двое руководителей. Концерн разработал план Power8, согласно которому его должны покинуть к 2010 году около 10 тысяч человек. Решение руководства Airbus вызвало акции протеста по всей Европе.

23 апреля также стало известно, что другая малайзийская авиакомпания, AirAsia X, купит 15 новых Airbus A330-300. При этом 10 лайнеров будут приобретены сразу, а на 5 других перевозчик возьмет опцион. Доставка самолетов планируется в конце 2008 года.

источник: LENTA.RU  
23.04.07

## AIRBUS СОЗДАЕТ ВОЕННЫЕ САМОЛЕТЫ НА БАЗЕ LINUX

Компания Airbus объявила о том, что управлять электроникой и рядом навигационных средств военно-транспортного самолета A400M будет операционная система Linux.

В компании говорят, что на Linux будет возложена задача управления частью бортовой электроники самолета, а также приборов, отвечающих за ориентирование в пространстве. Кроме того, частично Linux будет отвечать и за системы автопилота A400M.

По словам инженеров Airbus, Linux была выбрана из-за открытой архитектуры, производительности ядра, а также легкости создания для нее дополнительных модулей.

Вместе с тем, Linux на самолете будет все же довольно специфической. В качестве дистрибутива будет использован realtime-дистрибутив RedHawk, который ранее использовался военными США в авиации и мореплавании.

Аппаратное обеспечение для работы Linux таково: 4-ядерный процессор архитектуры x86, аппаратное обеспечение iHawk и специализированные модули производства Simulink и MatLab.

источник: сайт "CyberSecurity"  
25.04.07

## НОВЫЕ AIRBUS A320 – ПЕРВЫЙ ШАГ КОРЕННОГО ОБНОВЛЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ПАРКА S7 AIRLINES

В 2008 году S7 Airlines начнет выполнять полеты на новых самолетах Airbus A320. Согласно заключенному с компанией ILCF договору операционного лизинга S7 Airlines получит четыре воздушных судна этого типа. Все самолеты поступят в течение первого полугодия 2008 года. Они будут оснащены двигателями CFM56 производства CFM International. В настоящее время определяется окончательная компоновка салонов.

"Эти четыре A320 - абсолютно новые самолеты, мы их получим прямо со ступеней завода, - говорит Владислав Филев, генеральный директор ОАО "Авиакомпания "Сибирь". - Для нас это означает начало нового этапа в развитии. Мы понимаем, что если хотим остаться в коротком списке из двух ведущих авиакомпаний России, нам нужно уже через 5-7 лет приобрести не менее 70 новых магистральных самолетов, и эту работу мы уже начали".

По прогнозу IATA ожидается, что к 2015 году объем мировых авиаперевозок достигнет уровня в 3,6 млрд. пассажиров в год, в том числе в России услугами авиакомпаний будут пользоваться более 80 миллионов человек в год. Учитывая, что к этому вре-

мени ресурс воздушной техники советского производства уже полностью исчерпает себя, для российских авиаперевозчиков становится жизненно важной задачей обновление воздушного парка.

С началом эксплуатации новых самолетов A320 начнется практическая реализация стратегической программы обновления и модернизации самолетно-моторного парка S7, рассчитанной на период в 7 лет. Также в рамках этого плана к 2010 году будут выведены из эксплуатации все лайнеры Ил-86.

S7 Airlines является крупнейшей авиакомпанией на внутренних воздушных линиях России и входит в этом сегменте в Топ-50 мировых авиаперевозчиков. По общему числу перевезенных пассажиров S7 занимает второе место среди российских авиакомпаний. В 2006 году S7 Airlines выполнила свыше 40 тысяч рейсов, на которых было перевезено 4,9 млн. пассажиров и более 28 тыс. тонн груза и почты. Воздушный парк S7 состоит из 62 авиалайнеров Airbus A310, A319, Boeing 737-500/400, Ил-86 и Ту-154М.

источник: компания "АК "Сибирь"  
02.04.07

## BOEING И VIRGIN ATLANTIC ОБЪЯВЛЯЮТ О РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗА НА САМОЛЕТЫ BOEING 787 И НАЧАЛЕ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Вчера представители компании Boeing и авиакомпании Virgin Atlantic объявили о заключении соглашения, частью которого стало размещение заказа на 15 лайнеров Boeing 787-9 Dreamliner. Это крупнейший заказ, поступивший на лайнеры Boeing 787 от авиакомпаний из Европы.

Информация о данном заказе, стоимость которого по ценам каталога составляет около \$2,8 млрд., была ранее размещена на web-странице компании Boeing, посвященной заказам и поставкам самолетов, однако наименование заказчика не разглашалось. Подписанное соглашение предусматривает для авиакомпании Virgin Atlantic опцион на приобретение восьми самолетов Boeing 787-9 и права на приобретение еще 20 лайнеров модели Boeing 787.

Стив Риджуэй (Steve Ridgway), генеральный директор авиакомпании Virgin Atlantic, сказал: "Мы рады объявить, что основой нашего парка станет Boeing 787 Dreamliner. Этот лайнер призван изменить облик гражданской авиации. Самолеты Boeing 787 будут оказывать существенно меньшее негативное влияние на окружающую среду. При их создании использовались самые инновационные решения и современные технологии. Кроме того, новый лайнер обеспечит пассажирам очень высокий уровень комфорта".

Подписанное соглашение о партнерстве в области защиты окружающей среды предусматривает проведение совместной программы, целью которой является разработка источников топлива, которое можно будет применять в гражданской авиации и в авиационной отрасли в целом. Первый демонстрационный полет самолета, заправленного биотопливом, должен состояться в 2008 г. Работы проводятся совместно компаниями GE Aviation и Virgin Fuels. Самолет Boeing 747-400 для этого эксперимента предоставит авиакомпания Virgin Atlantic. Более подробная информация о ходе реализации программы будет предоставлена уже в текущем году.

Помимо этого, компания Boeing и авиакомпания Virgin Atlantic сотрудничают в области сокращения потребления топлива самолетами гражданской авиации и уменьшения объемов вредных выбросов при нахождении самолетов на земле. В рамках программы специалисты двух компаний будут разрабатывать различные методики, направленные на отказ от традиционных методов эксплуатации авиационной техники при ее нахождении в аэропорту. Например, в настоящее время на практике применяется схема буксировки самолетов непосредственно к взлетной полосе. Эксперты полагают, что за счет того, что самолет движется по территории аэропорта с выключен-

ными силовыми установками, потребление топлива и объем вредных выбросов удастся сократить до 50%. Кроме того, такие меры призваны снизить уровень шума в зоне аэропорта. Испытания, проведенные в лондонских аэропортах Хитроу и Гатвик, а также в международном аэропорту Сан-Франциско, дали положительные результаты. В настоящее время работа над альтернативными методиками продолжается, в том числе и в наиболее загруженных аэропортах мира.

Скотт Карсон (Scott Carson), президент и генеральный директор отделения "Boeing - Гражданские самолеты", сказал: "Авиакомпания Virgin Atlantic занимает лидирующие позиции в авиационной отрасли с точки зрения экологических аспектов. Мы гордимся тем, что самолеты нашего производства играют столь значимую роль в планах авиакомпании на будущее. В ходе совместной работы компании Boeing и авиакомпании Virgin Atlantic будут созданы инновационные решения, направленные на защиту окружающей среды, которые позволят авиакомпаниям повысить топливную экономичность и сократить объем вредных выбросов".

Модель Boeing 787 Dreamliner, которая должна войти в эксплуатацию в 2008 г., обеспечит непревзойденный комфорт для пассажиров и высокие показатели экономичности для авиакомпаний.

Компания Boeing закрепляет свои позиции лидера в области инноваций, создав модель Boeing 787, большая часть фюзеляжа которой выполнена из композиционных материалов. Этот самолет будет потреблять на 20% меньше топлива, чем современные самолеты аналогичной пассажироместимости. Этот лайнер будет оказывать менее негативное влияние на окружающую среду за счет сокращения объема вредных выбросов и снижения уровня шума при взлете. Высокий уровень комфорта пассажиров на борту Boeing 787 обеспечивается за счет более чистого воздуха в салоне, большей площади иллюминаторов, полок для ручной клади большей вместимости и усовершенствованной системы освещения.

С момента начала реализации программы создания Boeing 787 в апреле 2004 г. 44 авиакомпании из разных стран мира разместили заказы на 544 лайнера этой модели. Общая стоимость этих заказов превышает \$75 млрд. по текущим ценам каталога, что делает Boeing 787 Dreamliner самым успешным проектом за всю историю гражданской авиации.

*источник: компания "Boeing"  
25.04.07*

## КИТАЙ И ПАКИСТАН БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В ОБЛАСТИ ВЕРТОЛЕТОСТРОЕНИЯ

Генеральный директор 2-й Китайской корпорации авиационной промышленности Чжан Хунбяо заявил, что корпорация готова расширить сотрудничество с Пакистаном в области вертолетостроения.

Он отметил, что дружественное сотрудничество корпорации с Пакистаном в области авиационной промышленности поддерживается уже 21 год. На основе экспорта и совместного освоения последую-

щий этап двустороннего сотрудничества в области вертолетостроения будет переведен на обслуживание и ремонт вертолетов. По его сообщению, в феврале 2007 года корпорация уже создала производственную линию для ремонта самолетов типа K8.

*источник: сайт "ChinaPRO.ru"  
24.04.07*

## РОССИЙСКАЯ ГРУППА КОМПАНИЙ S7 РАЗМЕЩАЕТ ЗАКАЗ НА 10 САМОЛЕТОВ BOEING 737-800

Сегодня представители компании Boeing подтвердили информацию о том, что российская группа компаний S7 разместила заказ на 10 самолетов Boeing 737-800 Next-Generation. Кроме того, контракт предусматривает приобретение прав еще на 10 лайнеров данной модели, являющейся наиболее популярной среди авиакомпаний мира. Информация об этом заказе была размещена на web-странице компании Boeing, посвященной заказам и поставкам самолетов, еще в ноябре прошлого года, однако наименование заказчика не раскрывалось. Стоимость заказа по ценам каталога составляет \$705 млн.

Руководство группы S7 планирует передать приобретаемые самолеты авиакомпании S7 Charter, входящей в состав группы. Эта недавно созданная чартерная авиакомпания будет эксплуатировать приобретаемые самолеты на маршрутах, соединяющих Москву с различными популярными зарубежными курортами.

Генеральный директор авиакомпании S7 Владимир Филев сказал: "Выбору типа воздушного судна для нашей чартерной компании предшествовал серьезный анализ существующих на рынке предложений. В результате был выбран самолет Boeing 737-800 NG, который, по нашему мнению, является одним из лучших в своем классе и идеально подходит для существующей маршрутной сети S7, имеет высокую надежность и топливную эффективность".

Крейг Джонс (Craig Jones), вице-президент компании Boeing, отвечающий за продажи в России, сказал: "Размещение этого заказа стало еще одним под-

тверждением популярности модели Boeing 737 среди авиакомпаний". Выступая на торжественной церемонии, посвященной объявлению о приобретении группой S7 самолетов Boeing 737-800, К. Джонс также отметил: "Включение в состав парка авиакомпании S7 Charter новых лайнеров Boeing 737-800 позволит ей гарантировать своим пассажирам высочайший уровень комфорта. Кроме того, эти самолеты характеризуются непревзойденной надежностью, что обеспечивает точное соблюдение графика вылетов. Мы очень гордимся тем, что группа S7 приняла решение включить в состав парка авиакомпании S7 Charter именно самолеты Boeing 737 производства нашей компании".

Boeing 737-800 - одна из наиболее востребованных модификаций семейства Boeing 737 Next-Generation. Это самые технологически совершенные узкофюзеляжные самолеты, представленные в настоящее время на рынке. Успех программы Boeing 737 Next-Generation был подтвержден многочисленными инвесторами, которые неоднократно признавали эту модель самой популярной в своем сегменте благодаря высокому спросу на эти самолеты со стороны самых различных авиакомпаний, а также их непревзойденным показателям экономичности. Кроме того, лайнеры Boeing 737 Next-Generation характеризуются самыми низкими показателями эксплуатационных расходов в своем классе.

*источник: компания "Boeing"  
26.04.07*

## ПРИБЫЛЬ BOEING РАСТЕТ

Американский авиастроительный и оборонный концерн Boeing объявил о существенном росте своего бизнеса. С января по март его оборот увеличился по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 8%, а прибыль - на 27%.

По информации Deutsche Welle, портфель заказов как на гражданскую, так и на военную авиатехнику Boeing на сегодняшний день составляет астрономическую сумму в \$262 млрд. При таких условиях американский авиастроитель имеет возможность повышать цены на свою продукцию, что в свою очередь благоприятствует росту прибыли и росту курса акций. После кризиса в начале века корпоративные

бумаги Boeing выросли в цене до рекордно высокой отметки.

Компания Boeing является крупнейшим в мире производителем гражданских и военных реактивных самолетов, а также крупнейшим в Соединенных Штатах поставщиком для авиакосмического агентства NASA. Деятельность компании, включая ее дочерние структуры, сосредоточена на трех основных направлениях: гражданская авиация, военная авиация и ракетостроение, а также космическая авиация.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"  
26.04.07*

## МОДЕРНИЗАЦИЯ АВАКСОВ

Корпорация Boeing начала испытания модернизированного самолета дальнего радиолокационного обнаружения E-3C Block 40/45. Он оснащен новой вычислительной аппаратурой, программным обеспечением, системами связи и навигации. Также самолет получил усовершенствованный радар. В течение ближайших месяцев E-3C серии 40/45 должен совершить более 60 полетов. По результатам испытаний будет принято решение о модернизации по новому проекту имеющихся самолетов E-3BVC

США. Самолеты E-3 созданы на основе лайнера Boeing B-707 в начале 1970-х годов, последняя модификация - E-3C - в 1978 году. E-3 способен патрулировать на удалении 1600 километров от базы в течение шести часов и может обнаруживать воздушные цели на расстоянии до 500 километров.

*источник: газета "Красная звезда"  
24.04.07*



## BOEING СТАЛ ЕДИНСТВЕННЫМ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА ПОСТАВКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ Ю. КОРЕЕ

Американский авиакосмический концерн Boeing Co. остался единственным претендентом на поставку к 2012 году 20 истребителей Южной Кореи на \$2,5 миллиарда, поскольку срок подачи заявок истек в среду, сообщило южнокорейское оборонное агентство.

Агентство сообщило, что даст возможность претендентам еще раз подать заявки перед тем, как

определит партнера в начале следующего года.

Среди других компаний, проявлявших интерес к тендеру, американский концерн Lockheed Martin Corp. и европейский Eurofighter, сообщили представители агентства.

источник: REUTERS  
18.04.07

## ВВС США УСТРОИЛИ СВОИМ НОВЕЙШИМ ИСТРЕБИТЕЛЯМ ЯПОНСКУЮ ПРОВЕРКУ

Новейшие американские истребители-"невидимки" F-22A Raptor ("Хищник") прошли проверку на завершившихся сегодня в Японии первых совместных учениях. Маневры проходили в течение двух дней в воздушном пространстве южного острова Окинава, куда была временно переброшена эскадрилья в составе 12 "Хищников". Основная цель заключалась в том, чтобы продемонстрировать технические качества самолетов японской стороне, которая намерена закупить партию F-22A Raptor на сумму до \$30 млрд. Как заявил на пресс-конференции министр обороны страны Фумио Кюма, "американцы говорят, что их самолеты обладают поразительными возможностями, и совместные учения предоставляют им хороший шанс".

Сообщается, что боевые качества истребителей впечатлили японских военных. "Их трудно увидеть, у них хорошая маневренность, это самолеты с великолепными возможностями", - сказал по итогам учений командир эскадрильи F-15 Кадзунори Хага.

Многоцелевые F-22A Raptor построены с применением технологии "стелс", которая делает их "невидимыми" для радаров противника. Каждый истребитель обошелся Пентагону в \$135 млн., а на программу их разработки израсходовано более \$60 млрд., уточняет ИТАР-ТАСС.

источник: газета "Известия"  
27.04.07

## ПОПОЛНЯТЬ БОЕЗАПАС БУДУТ В ВОЗДУХЕ

Компания PAR Technologies запатентовала первую в мире систему пополнения боезапаса в воздухе. Как полагают разработчики, внедрение этой технологии позволит существенно повысить боевые возможности ударных самолетов и совершит мини-революцию в стратегии и тактике применения военной авиации. Система действует по схеме, отработанной в установках по дозаправке в воздухе. Боевой самолет сблизается с "летающим арсеналом", а тот с помощью телескопической штанги устанавливает на пилоны истребителя или бомбардировщика бомбы либо ракеты. По словам владельца компании Нипа Падана, такая операция будет выполняться даже проще, чем нынешний

процесс дозаправки топливом. Он уже обратился за поддержкой к более мощной корпорации Israel Aviation Industries. Если технические и финансовые проблемы будут решены, израильские ВВС смогут на порядок повысить свои боевые возможности, считают эксперты, поскольку интенсивность воздействия на противника и срок нахождения самолетов в зоне боевых действий будут ограничиваться только "человеческим фактором". Системы "замены пилотов в воздухе" пока еще никто не придумал.

источник: газета "Красная звезда"  
05.04.07

## ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА УКРАИНСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ С КОРПОРАЦИЕЙ BOEING ОБСУДИЛИ В США

Посол Украины в Соединенных Штатах Америки Олег Шамшур встретился с руководством корпорации Boeing в ходе рабочей поездки в город Сиэтл (штат Вашингтон). Об этом сообщили в пресс-службе украинского диппредставительства.

В ходе встречи стороны обсудили состояние развития сотрудничества корпорации с заинтересованными отечественными предприятиями и перспективы расширения сотрудничества по представляющим взаимный интерес направлениям.

В ходе поездки Олег Шамшур посетил Детскую больницу штата Вашингтон. Состоялся обмен мнениями относительно перспектив развития сотрудничества между медицинским учреждением и заинтересованными украинскими больницами. Американ-

ские специалисты поделились опытом в сфере осуществления научных исследований, предоставления медицинской помощи в масштабах региона, а также высказали свое видение относительно содействия повышению квалификации украинских врачей.

Посол Украины в США посетил также Школу международных исследований Университета штата Вашингтон. Он рассказал о нынешнем состоянии и перспективах развития украинско-американских отношений и обсудил с руководством учебного заведения проект создания в университете кафедры украиноведения, передает Укринформ.

источник: сайт "Украина промышленная"  
06.04.07

## ЮЖНАЯ КОРЕЯ ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ ПРОВЕСТИ ПОВТОРНЫЙ ТЕНДЕР НА ЗАКУПКУ 20 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ПРОГРАММЕ F-X

Агентство оборонных закупок (DAPA) Южной Кореи объявило о планах в ближайшее время вновь пригласить заинтересованные компании для участия в повторном тендере на поставку ВВС страны 20 истребителей в период с 2010 по 2012 гг.

Данное решение было принято в связи с тем, что единственным претендентом, представившим предложения на поставку 20 самолетов общей стоимостью 2,3 трлн. вон (2,4 млрд. долларов) в рамках реализации второго этапа проекта F-X до истечения срока подачи заявок, стала компания Boeing. DAPA ожидало, что в тендере примут участие как минимум три кандидата.

Представитель DAPA заявил, что если и во второй раз предложение Boeing окажется единственным, Южная Корея заключит контракт с этой компанией. График реализации проекта останется неизменным. Решение о результатах тендера планируется принять после проведения оценочных полетов в феврале 2008 года. В конце 2006 года правительство Южной Кореи приняло решение о начале реализации второго этапа программы F-X по обновлению парка ВВС страны, включающего закупку 20 истребителей, сходных по характеристикам с F-15K. В рамках первого тендера по программе F-X, который проводился в 2002 году, поб-

еду одержала компания Boeing. Она опередила европейский консорциум Eurofighter, российскую АХК "Сухой" и французскую Dassault. Контракт общей стоимостью 5,5 млрд. долларов на поставку 40 истребителей был заключен с Boeing. К настоящему времени Boeing поставил ВВС Южной Кореи 18 самолетов. Поставки должны завершиться в 2008 году.

По мнению экспертов, потенциальные участники тендера по второму этапу программы отказались от участия в нем из-за слишком высоких шансов на победу компании Boeing. К примеру, стоимость EF-2000 Турпоон составляет около 200 млн. долларов, в то время как F-15K - около 100 млн. долл. Нельзя также сбрасывать со счетов многолетнее сотрудничество компании Boeing с различными ведомствами Южной Кореи и традиционную ориентацию страны на закупку вооружений американского производства. В 2006 году компания выиграла контракт на поставку четырех самолетов ДРЛОиУ E-737-700 AEWCS на базе лайнера Boeing 737 стоимостью 1,59 млрд. долларов. Поставки запланированы на 2009-2011 гг.

*источник:  
газета "Военно-промышленный курьер"  
26.04.07*

## АРМИЯ США ПОТРАТИТ \$1,5 МЛРД. НА НОВЫЙ САМОЛЕТ-РАЗВЕДЧИК

Порядка 1,5 млрд. долларов планирует потратить армия США на создание нового самолета-шпиона, работы над конструированием которого должны начаться примерно в 2009 году. Об этом сообщил заместитель начальника штаба армейской авиации в Минобороны США полковник Джон Бурк.

Испытательные образцы машины, которая будет носить название "Эйриэл коммон сенсор" (Эй-си-си), планируется изготовить к 2013-2014 гг. По словам Бурка, к этому сроку предполагается построить от трех до пяти новых машин. Первоначально армия США еще несколько лет назад начала разработку Эй-си-си совместно с американскими ВМС, которые также хотели модернизировать свой парк разведывательных летательных аппаратов.

Новый самолет-шпион на базе самолета Embraer, которым в своих поездках часто пользуются бизнесмены, для двух родов войск пыталась создать корпорация Lockheed Martin. Выяснилось, однако, что все электронное оборудование, необходимое и "армейцам", и "морякам", в фюзеляже самолета попросту не умещается. В итоге в прошлом году контракт с Lockheed Martin на сумму 867 млн. долларов был

отозван Пентагоном и проект был на некоторое время приостановлен. В прошлом месяце, однако, программа была возобновлена после того, как ВМС и армия США пришли к выводу, что не смогут использовать один и тот же самолет-разведчик. В результате, сообщил Бурк на днях в интервью газете "Уолл-стрит джорнэл", армия сможет заняться разработкой меньшего по размерам самолета, ведя работы по собственному графику.

Предполагается, что основная модификация Эй-си-си для армии США сможет оснащаться и винтовыми, и реактивными двигателями. В любом случае, управлять самолетом будет экипаж, однако для расширения возможностей разведчика в помощь ему будут придаваться беспилотные летательные аппараты. Основные задачи, которые армия надеется решать при помощи нового самолета-шпиона, - контроль за перемещением войск, ведение перехвата сообщений, отправляемых по системам связи противника, обнаружение радаров и осуществление информационного обмена с другими самолетами.

*источник: сайт "Страна.Ру"  
25.04.06*

## КОМПАНИЯ BOMBARDIER ПОЛУЧИЛА ЗАКАЗ НА 15 ТУРБОВИНТОВЫХ САМОЛЕТОВ ОБЩЕЙ СТОИМОСТЬЮ \$393 МЛН.

Канадская компания Bombardier Inc., занимающая третье место в мире среди производителей коммерческих самолетов, сообщила в понедельник о том, что она получила заказ от Horizon Air - подразделения Alaska Air Group Inc. (ALK) - заказ на 15 турбовинтовых самолетов Q400.

Стоимость заказа в каталожных ценах составляет \$393 млн.

*источник: сайт "K2Kapital"  
24.04.07*

## "АНТОНОВ" ПРОДВИГАЕТ СВОИ САМОЛЕТЫ НА РЫНОК ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

Делегация АНТК им. О.К. Антонова приступила к работе на международной выставке LAAD-2007, которая 17 апреля открылась в Рио-де-Жанейро. Участвуя в этом крупнейшем авиасалоне Латинской Америки, "Антонов" представляет ряд своих современных программ, которые могут стать основой для укрепления существующих и налаживания новых деловых связей с предприятиями стран региона.

В рамках LAAD-2007 АНТК им. О.К. Антонова проводит демонстрацию возможностей и опыта предприятия в создании транспортных самолетов, их специальных вариантов и региональных пассажирских лайнеров, а также предпринимает действия, направленные на укрепление сотрудничества с авиапромышленностью стран региона в области инжиниринга и совместного производства самолетов "Антонов". Делегация предприятия, которую возглавляет генеральный директор Владимир Король, ведет рабочие встречи и переговоры с руководителями гражданских ведомств и силовых структур таких стран, как Аргентина, Бразилия, Колумбия, Куба, Мексика, Перу и др. Обсуждаются потребности в транспортных самолетах класса Ан-70, Ан-74 и Ан-32, а также в перспективном транспортном самолете на базе Ан-148. Другим направлением, достаточно перспективным на данном региональном рынке, являются самолеты специального назначения - мор-

ского патрулирования, санитарные, пожарные и другие на базе Ан-140, Ан-32, Ан-38 и Ан-74. Учитывая рост объемов пассажирских перевозок в Латинской Америке, "Антонов" предлагает местным авиакомпаниям пополнить флот своих воздушных судов самолетами для региональных и ближнемагистральных линий пассажироместимостью от 27 до 80 мест. Эти машины соответствуют самым современным нормам летной годности и гарантируют безопасность эксплуатации в различных климатических и погодных условиях. Они оборудованы всем необходимым для обеспечения высокого уровня комфорта пассажиров и экипажа. На выставке в Бразилии "Антонов" представляет также ряд проектов самолетов для перевозки VIP-персон.

АНТК им. О.К. Антонова является одним из лидеров в разработке самолетов различного класса и назначения. Самолеты "Ан" широко используются как военными, так и гражданскими организациями 75 стран мира. В ряд государств Латинской Америки было поставлено 263 самолета типов Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-30 и Ан-32, которые доказали свою способность эффективно работать в природно-климатических условиях этих стран.

*источник:*  
*компания "АНТК им. О.К. Антонова"*  
*18.04.07*

## НАК "БЕЛАВИА" ПРИОБРЕЛА ВТОРОЙ САМОЛЕТ CRJ-100LR

Национальная авиакомпания "Белавиа" приобрела второй самолет CRJ-100LR канадского производства Bombardier. Самолет прибывает в Национальный аэропорт Минск утром 21 апреля, сообщили корреспонденту БЕЛТА в авиакомпании.

На сегодняшний день "Белавиа" эксплуатирует один самолет такого типа. Третье воздушное судно авиакомпания приобретет до конца нынешнего года.

Новые самолеты будут использоваться на международных воздушных линиях на небольших расстояниях. С их помощью "Белавиа" может организовывать новые авиарейсы из Минска в Санкт-Петербург, Варшаву, Прагу. Использование авиасудов значительно сокращает время путешествия пассажиров и увеличивает частоту рейсов. Кроме того, самолеты CRJ-100LR позволят повысить конкурентоспособность "Белавиа" на европейском рынке.

Авиасуда CRJ-100LR рассчитаны на 50 пассажирских мест. Длина воздушного судна - 26 м, высота - 6 м, размах крыла - 21 м. Крейсерская скорость самолета - 786 км в час, средний расход топлива - 995 кг за

один час полета. Вес самолета составляет 24 т. Напомним, что воздушные суда НАК "Белавиа" закупает на условиях финансового лизинга сроком на 10 лет. Введение их в эксплуатацию позволит списать устаревшие модели Ан-24 и Ту-134. Приобретение новых судов предусмотрено Государственной программой развития гражданской авиации Республики Беларусь на 2006-2010 годы.

Национальная авиакомпания "Белавиа" образована 5 марта 1996 года на базе Белорусского объединения гражданской авиации. На сегодняшний день компания имеет 17 представительств в странах ближнего и дальнего зарубежья, является членом международной организации авиаперевозчиков - IATA. "Белавиа" имеет мощную авиационно-техническую базу, которая оснащена новейшими программно-аппаратными комплексами диагностики авиационных двигателей, узлов и агрегатов воздушных судов.

*источник: ИА "БЕЛТА"*  
*20.04.07*

## США ЗАКАЗАЛИ У LOCKHEED ПЕРВЫЕ СЕРИЙНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ F-35

Американский авиационный и оборонный гигант Lockheed Martin Corp. начнет производство первых экземпляров новейших многоцелевых истребителей F-35 Joint Strike Fighter для американских вооруженных сил после получения в четверг заказа Пентагона.

Министерство обороны США одобрило финансирование постройки двух первых машин головной

серии, а также еще 12 F-35 в ходе второго этапа развертывания серийного производства.

Пока Lockheed строил только прототипы и тестовые экземпляры самолета, разработка и производство которого может стать наиболее дорогой военной программой в истории.

*источник: REUTERS*  
*20.04.07*

## ИНДИЯ ИЗМЕНИЛА ТРЕБОВАНИЯ ПО ОФСЕТНЫМ ПРОГРАММАМ

Индия пересмотрела некоторые требования по офсетным программам в рамках контрактов на поставку вооружения и военной техники (ВиВТ), сообщает "Дифенс ньюс".

Обязательный офсет, согласно новым правилам, может быть заменен на передачу технологий. Кроме того, финансовые средства могут реинвестироваться не только в государственные, но и в частные индийские предприятия.

Начиная с 2005 года все контракты на поставку ВиВТ в Индию стоимостью более 71 млн. долл. должны были предусматривать реинвестирование 30% денежных средств в индийские государственные предприятия.

Правительство рассчитывает, что благодаря офсетным программам и новым правилам в сфере передачи технологий промышленность Индии в течение ближайших пяти лет получит порядка 1,25 млрд. долл. Первым контрактом, который был заключен в соответствии с пересмотренными требованиями по офсету, стал подписанный в марте контракт с израильской компанией "Элта" на поставку наземных радиолокационных станций (РЛС) средней мощности. Стоимость контракта составляет 15 млн. долл., из

которых 5 млн. будет затрачено на закупку комплектующих у частных индийских компаний "Ларсен энд Тубро" и "Астра Макроуэив".

По мнению экспертов, изменение офсетных требований наиболее выгодно России. В марте индийской стороной было принято решение о том, что предстоящая закупка дополнительной партии истребителей Су-30МКИ не будет предусматривать офсетной программы. Аналогичный подход, по всей видимости, будет применяться и в рамках проектов совместного производства истребителя пятого поколения и многоцелевого транспортного самолета.

Решение по прорабатываемым контрактам с США на данный момент не принято. Кроме того, продолжаются расчеты по контракту на закупку 197 вертолетов AS-550 СЗ "Феннек" компании "Еврокоптер" стоимостью 700 млн. долл.

В конце 2006 года министерство обороны Индии создало специальную структуру - Агентство по содействию офсетным программам - с целью упорядочения ситуации в данной сфере.

*источник: АРМС-ТАСС  
24.04.07*

## СКАНДАЛ С "ТАЙФУНОМ"

Контракт на закупку истребителей Eurofighter Турхооп для ВВС Австрии оказался под угрозой срыва из-за коррупционного скандала. Причиной отмены контракта стоимостью 1,4 млрд. евро может стать сумма в 87 600 евро, перечисленная одним из лоббистов интересов концерна Eurofighter на счет фирмы, которую контролирует жена главнокомандующего ВВС Австрии. Командующий ВВС Австрии генерал-майор Эрих Вольф оставил свою должность и дает объяснения. Супруги Вольф утверждают, что деньги, о которых идет речь, были получены в 2002 году законным образом за услуги по организации авиашоу, оказан-

ные фирмой, возглавляемой Бригиттой Вольф. Австрия, намеревающаяся приобрести 18 "Тайфунов", является одной из двух стран, помимо четырех участников консорциума Eurofighter (Испания, Великобритания, Германии и Италии), заключившей договор о поставках этих машин. Второй контракт о поставке новейших европейских истребителей за рубеж был подписан с Саудовской Аравией и также сопровождается коррупционным скандалом.

*источник: газета "Красная звезда"  
17.04.07*

## ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ АН-148 СОВЕРШИТ ПОЛЕТ ОСЕНЬЮ 2007 Г. - РУДЬКОВСКИЙ

Первый самолет Ан-148 совершит полет осенью этого года. Об этом сообщил сегодня министр транспорта и связи Николай Рудьковский на пресс-конференции. Он уточнил, что этот самолет будет принадлежать одной из украинских авиакомпаний. "Сейчас мы готовим документы для получения долгосрочного кредита, который позволит наладить конвейерное производство Ан-148", - сказал министр. Он также

сообщил, что в настоящее время транспортное ведомство отработывает проект соглашения с АНТК имени Антонова о начале массового производства самолетов Ан-148.

*источник: ИА "РБК-Украина"  
17.04.07*

## САМОЛЕТЫ ПОДНЯЛИ КВАРТАЛЬНУЮ ПРИБЫЛЬ HONEYWELL

Один из мировых лидеров в производстве компонентов для самолетов компания Honeywell International Inc. (HON) объявила 20 апреля об увеличении прибыли за I квартал на 21% благодаря росту продаж устройств обеспечения безопасности и различных комплектов для авиалайнеров. Компания активно избавлялась от непрофильных активов и сосредоточила свое внимание на наиболее прибыльных тех-

нологических направлениях бизнеса. В частности, глава компании Дэвид Кот (David Cote) рассчитывает получить значительные доходы на рынке коммерческих самолетов. По заявлению компании, около 12 тыс. новых коммерческих самолетов будет поставлено на рынок в ближайшие 10 лет.

*источник: сайт "K2Kapital"  
20.04.07*

## АВИАЦИОННАЯ ДЕРЖАВА

На завершившейся в Ташкенте республиканской научно-технической конференции "Проблемы развития авиакосмической отрасли Узбекистана" в докладах и выступлениях ученых и специалистов был сделан подробный анализ развития авиационной отрасли в республике, рассказано о межгосударственных космических программах Узбекистана и России, а также о достижениях в подготовке кадров и научной деятельности в Ташкентском государственном авиационном институте, сообщает "Народное слово".

На этом форуме отмечалось, в частности, что наша страна по праву считается авиационной державой, имеющей в своем арсенале разветвленную сеть воздушных линий Национальной авиакомпании "Узбекистан хаво йуллари", авиаремонтный завод "УАТ", крупнейшего производителя авиационной техники не только в СНГ, но и во всем Азиатско-Тихоокеанском регионе - ГАО "ТАПОИЧ".

Под руководством президента страны за годы независимости авиационная промышленность в республике, несмотря на объективные трудности и проблемы, переживаемые этой отраслью во всем мире, получила мощный импульс для дальнейшего развития. Самолетостроению определена ведущая роль в перечне отраслевых приоритетов структурных преобразований экономики на 2007 год. И это не случайно, поскольку развитие авиации является определяю-

щим фактором укрепления обороноспособности и независимости государства, повышения стратегического потенциала страны, способствует созданию новых рабочих мест.

На конференции подчеркивалось, что за последние годы еще более активизировали свою деятельность в сфере разработки новых авиационных конструкций и технологий преподаватели и молодые ученые Ташкентского государственного авиационного института. Прошедший год ознаменовался тем, что положил начало становлению и развитию новых направлений науки в этой области. Шесть научных-технических проектов сотрудников института вошли в реестр актуальных работ для народного хозяйства Узбекистана. Общий их объем составил около 30 миллионов сумов в год. Среди них, например, разработка конструкторской документации на проект специального регионального сельскохозяйственного самолета.

В фойе ТГАИ, где проходила конференция, была развернута выставка аэрокосмических достижений Узбекистана и научно-технического творчества молодежи республики.

*источник: ИА "Press-uz.info"  
22.04.07*

## МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ GLOBAL HAWK СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Первый тяжелый беспилотный самолет-разведчик новой модификации Global Hawk RQ-4 Block 20 компании Northrop Grumman совершил первый полет.

Как сообщает пресс-служба компании Northrop Grumman, Global Hawk RQ-4 Block 20 совершил первый полет 1 марта 2007 года. В ходе первого испытательного полета он перелетел с аэродрома предприятия Northrop Grumman в городе Палмсдейл на авиабазу ВВС США Эдвардс. Полет проходил на высоте около 11 тыс. м, полетное время составило 1 час 33 минуты. В

полете беспилотник сопровождали два F-16. Новый вариант Global Hawk может брать на борт до 1,5 т полезной нагрузки, имеет усиленный фюзеляж и увеличенный на 5 м размах крыльев. Самолет имеет потолок свыше 20 тыс. м, способен длитель-

ное время вести разведку и, в отличие от спутников видовой разведки, осуществлять длительное непрерывное слежение за заданным районом.

Всего было произведено девять самолетов Global Hawk предыдущей модификации Block 10; ранее еще 7 аппаратов использовались в качестве демонстраторов. Global Hawk Block 10 активно используются ВВС США, их совокупный налет только в ходе выполнения боевых заданий уже превысил 9 тыс. ч.

Первый Global Hawk RQ-4 Block 20, получивший обозначение AF-8, будет передан 9 разведывательному авиакрылу ВВС США, дислоцирующемуся на авиабазе Биль вблизи г. Сакраменто, Калифорния.

*источник: сайт "CNews"  
12.04.03*

## ПРИБЫЛЬ ЛОКНЕЕД ВЫРОСЛА В I КВАРТАЛЕ НА 17%, ПРЕВЫСИВ ПРОГНОЗЫ

Прибыль крупнейшего поставщика Пентагона Lockheed Martin Corp. в первом квартале 2007 года выросла на 17%, превысив тем самым прогнозы аналитиков благодаря высоким показателям продаж информационных систем и единовременным доходам. Прибыль производителя истребителей F-16 и противоракетных комплексов Patriot составила \$690 миллионов, или \$1,6 на акцию, по сравнению с \$591

миллионом, или \$1,34 на акцию за аналогичный период прошлого года. Аналитики прогнозировали прибыль на уровне \$1,37 на акцию. Продажи Lockheed выросли на 1% до \$9,3 миллиарда.

*источник: REUTERS  
24.04.07*

## ПРАВИТЕЛЬСТВО ШВЕЦИИ ОБЪЯВИЛО О ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОГРАММЫ ПО СОЗДАНИЮ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ GRIPEN НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Шведское правительство приняло решение о финансировании программы модернизации истребителей JAS-39 Gripen и создания самолета нового поколения, сообщил руководству компании Gripen International министр обороны Швеции Микаэль Уденберг, посетивший ее штаб-квартиру в городе Линчепинг.

Для Gripen International это означает наличие заказов и после 2008 г., когда будут завершены поставки машин модификации C/D национальным ВВС и по контракту в Венгрию. Тогда СААБ приступит к модернизации уже состоящих на вооружении истребителей Gripen модификации A/B и к постройке новых самолетов для ЮАР, которые должны быть поставлены заказчику до конца 2012 г.

Модернизация истребителей A/B в версию C/D запланирована в период с 2007 по 2013 гг. Стоимость этих работ составит по 130 млн. крон (около 19 млн. долл.) на каждый самолет.

Одновременно с этим начнется реализация трехлетней программы по созданию к 2010 г. демонстрационного образца Gripen нового поколения, который

будет иметь индекс E/F. В целом на это выделено 4,1 млрд. крон (около 600 млн. долл.).

Согласно имеющимся планам, шведские ВВС будут иметь на вооружении 100 истребителей Gripen модификации C/D. Это означает, что 70 машин серии A/B будут либо утилизированы, либо проданы в другие страны. Отказ от двух модификаций обеспечит экономию эксплуатационных расходов в 4,1 млрд. крон. Разрабатываемая новая модель истребителя E/F будет обладать более мощным двигателем, более совершенным радаром, большими баками для горючего и, соответственно, большей дальностью полета, а также сможет нести большой боекомплект.

Благодаря новым характеристикам командование шведской армии рассчитывает, что самолеты Gripen смогут оперативно использоваться до 2040 г. В создании истребителя E/F шведские разработчики будут сотрудничать с партнерами из других стран, прежде всего из Норвегии и Дании.

*источник: APMC-TACC  
19.04.07*

## LUFTHANSA ПОКУПАЕТ 45 РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

Авиакомпания Lufthansa расширяет свой флот региональных самолетов. Заказы на новые машины получили не концерны Airbus и Boeing, а канадские и бразильские авиастроители.

Авиакомпания Lufthansa намерена модернизировать и расширить флот региональных лайнеров. Наблюдательный совет компании дал добро на приобретение 45 новых пассажирских самолетов, поставки которых начнутся в конце 2008 года. Флот немецкого перевозчика пополнят 30 машин бразильской авиастроительной компании Embraer и 15 машин канадского производителя Bombardier.

Совокупная цена заказанных машин составляет 1,3 миллиарда евро, говорится в пресс-релизе компании. В настоящее время региональный флот немецко-

го авиаперевозчика состоит из 145 машин, 12 из которых - самолеты марки Bombardier. Новые авиалайнеры будут использоваться для полетов в европейском воздушном пространстве.

Напомним, что в настоящее время доля иностранных акционеров в авиакомпании Lufthansa достигла 45,75 процента. В случае превышения 50-процентной границы немецкий перевозчик рискует потерять права на международные полеты вне Европейского Союза.

*источник: сайт "Немецкая волна"  
18.04.07*

## АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ КОНЦЕРН LOCKHEED MARTIN КУПИЛ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ RLM SYSTEMS

Североамериканский аэрокосмический концерн Lockheed Martin Corp. объявил о покупке подразделения австралийской компании RLM Systems Pty, Ltd. Стоимость сделки не разглашается.

Концерн Lockheed Martin сообщил, что купил подразделение, занимающееся оборонными разра-

ботками. Продавцом выступил RLM Holdings. Благодаря этой сделке Lockheed Martin рассчитывает увеличить свое присутствие на австралийском рынке.

*источник: ИА "РБК-Украина"  
17.04.07*

## ТУРЦИЯ ОТКРОЕТ ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ УТС ДЛЯ ВВС СТРАНЫ

Турция объявила об открытии тендера на разработку учебно-тренировочного самолета для ВВС страны. В рамках будущего соглашения Турция планирует приобрести 46 самолетов в базовой комплектации. На данный момент обнародованы требования, которые ВВС предъявят к летательному аппарату: возможность полета в любое время суток, один двигатель, наличие 4-х мест для экипажа, включая места для

пилота и второго пилота, также самолет должен находиться в воздухе без дозаправки не менее 4-х часов. Предполагается, что окончательное решение по выбору подрядчика будет принято 15 июня 2007 года.

*источник: сайт "Turkishdefense.net"  
19.04.07*

## ОБЗОР ПРЕССЫ

Пролетая над Тулузой	39
"Прогресс" не остановить	41
Определен основной продукт ОАК	43
Земные проблемы космической навигации	45
Наш штурман - спутник	46
Самый медленный Airbus	47
Як-130: полет нормальный	48
Интеллектуальный беспредел	49
Оборонка скатилась в монополюку	50
Вместо стали и бетона	51
Задание на вырост	52
860 млрд. рублей на авиадвигатели	53
Как МиГом отмыли бюджетные деньги	54
Корабль учится летать	56
SuperJet перекрыл Bombardier дорогу в Казань	58
Россия и Индия обменялись истребителями	59
Boeing в чистом небе	60
Когда откроют небо	61
Куда мы летим, господа?	63
ОАО "Климов" - осваивая космос	65
Алексею Федорову - 55	66
Равнение на "оборонку"	68
Некоторые итоги работы ЦИАМ в 2006 году	73
Авиалобби	74
Третий не лишний	75
Вертолетный гамбит	76
Зажигательное шоу	78
Проведена пресс-конференция Ассоциации вертолетной индустрии	80
"Рособоронэкспорт" открыл лицевой счет	81
Кооперация пятого поколения	82
Сделано в России	83

## ОБЗОР ПРЕССЫ

за апрель 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

# ПРОЛЕТАЯ НАД ТУЛУЗОЙ

### Стоит ли перестраивать российский авиапром под нужды Airbus? Есть интересные варианты.

И по-хорошему их уговаривали, и по-плохому. Без толку. Если крупнейший в мире производитель самолетов Airbus добровольно не согласится помочь развивать российскую авиационную промышленность, то мы заставим его это сделать, без обиняков заявил Владимир Путин на февральской встрече с французскими министрами обороны и финансов. Россия продолжит скупать акции оборонного концерна EADS, "дочкой" которого является Airbus, и получит место в его совете директоров. Европейцы сопротивляются изо всех сил. Это странная война. Терпящая гигантские убытки Airbus сейчас, пожалуй, такой же "интересный" партнер, как и наш полуразвалившийся авиапром. За что мы боремся?

В прошлом году ВТБ примерно за 1 млрд. евро купил чуть более 5% акций EADS, а теперь готовится передать их в капитал недавно созданной Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Но надежды ОАК поучаствовать в управлении концерном остаются призрачными. Тем не менее 22 марта переговоры о расширении сотрудничества России и Airbus все же сдвинулись с мертвой точки. ОАК пригласили в проект по созданию A350 XWB - самого, по словам руководства Airbus, "комфортного и эффективного пассажирского самолета ближайшего будущего". Мы выполним 5% работ по проектированию и производству A350 XWB. А потом еще будем получать процент с продаж этих самолетов.

Пора праздновать победу? Не похоже. Всего через месяц после подписания соглашения Airbus уже предлагает расширить российское участие. Но мы - сюрприз! - отказываемся. Ведь ОАК придется пропорционально участвовать в инвестициях в проект. Уже взятые на себя обязательства могут потянуть на 1 млрд. евро. Кажется, добившись желаемого, мы впервые осознали, какую рискованную игру затеяли.

"Было бы ошибкой считать, что от партнерства с Россией нам нужны только деньги. На мировом рынке достаточно денег - так что, если бы дело было только в них, мы бы с таким же успехом могли взять себе в партнеры Монако или Андорру", - старший вице-президент по стратегическому развитию Airbus Аксель Крейн хорошо подготовился к интервью с корреспондентом SM. На встречу он принес несколько

ко увесистых папок с описанием совместных проектов с Россией. "Для нас важны не столько деньги, хотя от них мы не отказываемся, сколько те знания и технологии, которые мы можем от вас получить", - уверяет Крейн. Он не лукавит, а лишь немного смещает акценты.

### ГОРОД ТРЕХ ТЫСЯЧ ПЕЧАЛЕЙ

50% в проекте A350 XWB - на столько в теории может рассчитывать Россия.

80 самолетов в год. Столько сегодня может выпускать Объединенная авиастроительная корпорация.

Из окна кабинета вице-президента не видно города: многочисленные сборочные цеха закрывают собой даже шпили самых высоких соборов. Тулузу, где расположена штаб-квартира Airbus, можно смело назвать городом одного предприятия. "Когда я ходила в школу, мне единственной из всего класса приходилось объяснять, чем занимается мой папа, потому что только у меня одной он не работал на Airbus", - с печальной улыбкой рассказывает пресс-секретарь Airbus Мари Кожоль. О том, что у градообразующего предприятия финансовые неприятности, в Тулузе знают все. В прошлом году, несмотря на рекордные продажи, убытки Airbus составили 572 млн. евро. А ведь еще 2005 г. удалось закончить с более чем двухмиллиардной прибылью. Потери из-за срыва сроков программы по производству A380 оцениваются в 2,5 млрд. евро. Финансовый директор EADS Ханс Петер Ринг не скрывает пессимизма: в этом году доходы авиастроительной "дочки" могут еще снизиться.

Для спасения Airbus материнский концерн запустил программу сокращения расходов Power 8. Она, в частности, подразумевает увольнение каждого пятого сотрудника, то есть как минимум 10 000 человек. Из них более 3 000 - во Франции. Кого именно накроет волна увольнений, пока не знает никто. "Скорее всего, начнут с тех людей, которые не задействованы напрямую в производстве, то есть из отделов продаж, маркетинга и, конечно, пресс-служб", - размышляет Кожоль. В заводской столовой синие воротнички сошлись во мнении, что начнут именно с них. И даже молчаливый водитель, чья обязанность - встречать гостей компании на маленьком автобусе в аэропорту Тулузы, и тот не удержался от комментария: "Кого захотят, того и уволят. И меня могут". Быть может, трудности заставили Airbus стать сговорчивее? Крейн



утверждает обратное: "Контракт с российской ОАК не связан с финансовыми проблемами. Вначале мы уже предлагали России трехпроцентное участие в строительстве А350 прошлого года. Никаких проблем у нас еще не было. А Россия тогда отказалась".

Странное дело, но сейчас, когда сотрудничество с ОАК вроде бы стало нужнее для Airbus, нам пришлось доплатить за допуск к совместной программе.

### ОБМЕН ЛЮБЕЗНОСТЯМИ

В том же марте "Аэрофлот" неожиданно заявил о намерении купить 22 самолета А350. Хотя до этого собирался приобрести новейшие Boeing и даже выложил за место в очереди за ними около \$40 млн. В "Аэрофлоте" не скрывают, что без политического давления тут не обошлось. "Изначально мы планировали заключить контракт с Boeing на поставку 22 моделей В787 Dreamliner в 2010-2012 гг. Мы считали контракт очень хорошим не только по времени поставки, но и по стоимости. Самолеты должны были прийти к нам по цене на \$10-15 млн. ниже сегодняшней рыночной", - рассказывает начальник службы планирования и развития парка воздушных судов Сергей Колтович.

Однако прошлой осенью переговоры с Boeing были прерваны. Отчасти это было связано с тем, что США ввели новые санкции против АКБ "Сухой", ныне вошедшего в ОАК, и "Рособоронэкспорта". Тогда же сразу несколько крупных авиакомпаний стали угрожать Airbus отказаться от поставок А380, а FedEx и UBS и вовсе разорвали контракты. Airbus же как раз начала набирать клиентскую базу для А350. Так что контракт с "Аэрофлотом" пришелся очень кстати. "С конца 2008 г. и до начала 2010 г. мы должны получить от лизинговой компании AerCap 10 новых А330-200 сроком на 8-12 лет, затем, с 2014 г. до конца 2017 г., должны завершиться поставки 22 новых А350", - говорит Колтович.

"Наши самолеты были куплены потому, что мы предложили российскому авиаперевозчику самые выгодные условия", - утверждает Крейн. Отчасти это действительно так. "Мы покупаем новые самолеты по цене на 10-15% ниже рыночной, то есть, по сути, нам удалось сэкономить значительные средства. Кроме того, Airbus предоставляет нам бесплатный тренажер. Это неплохой подарок, он стоит около \$15-20 млн.", - подтверждает Колтович.

Этот обмен любезностями похож на взаимное прощупывание: кто же кому нужен больше?

### РЫНОК НОМЕР ТРИ

Руководитель дирекции по программам международной кооперации "Иркут" Борис Дворецкий уверен: есть как минимум четыре причины, по которым EADS и Airbus стремятся в Россию. "В стране есть деньги, что сегодня для них немаловажно, а еще знания, технологии, ресурсы и довольно многообещающий рынок", - говорит Дворецкий. В этом году EADS планирует расширить свой технологический офис в России до 300 человек. Для сравнения: в подобном офисе в Сингапуре работает всего 30 человек.

В своем последнем аналитическом обзоре EADS утверждает, что долгосрочная программа сотрудничества с российским авиапромышленным комплексом потребует порядка \$900 млн. вложений. Но оку-

питься должно все. Ведь кроме всего прочего, по прогнозам Airbus, в ближайшие 20 лет Россия станет третьим крупнейшим рынком для коммерческих самолетов.

Первые два места займут Китай и Индия - они будут закупать примерно по 50 самолетов в год. Кстати, в прошлом году китайское правительство заказало у Airbus 150 самолетов А320, которые будут поставлены до 2012 г., и заявило о желании приобрести два десятка А350. Индийские авиаперевозчики пока заказали только 47 самолетов. В России же, по прогнозам Airbus, до 2025 г. будет куплено около 900 самолетов.

Почему бы не сделать такую страну стратегическим партнером? "Для России в таком партнерстве тоже явная выгода. Сегодня она выпускает по 80 самолетов в год, а мы - больше 400. В запасе у нас есть заказы почти на шесть лет вперед - 2533 самолета. Почему не объединить усилия?" - подсчитывает старший вице-президент EADS по маркетингу в Европе, России и Канаде Ян Зесевитц.

Но что именно означает - объединить усилия? "Мы хотим большей отдачи от совместной работы, большей ответственности партнеров", - объясняет Крейн. И вот тут-то начинаются разногласия. Мы не готовы разделять риски по всем проектам Airbus. А в те, по которым готовы, нас пока не пускают.

### КОТ В МЕШКЕ

В проекте А350 XWB Россия становится так называемым single-source-партнером. Это значит, что строительство каждого нового самолета будет жестко зависеть от ОАК. Никто, кроме нас, эти 5% деталей не поставит. Так что Airbus тоже рискует, ведь она получает почти что кота в мешке.

Европейский авиастроитель заключил первый контракт на поставку комплектующих для А320 с заводом "Иркут" еще три года назад. А первую деталь получит только в этом году - процесс сертификации завода по международным стандартам неприлично затянулся. При этом наш завод вложил в производство новых узлов около \$100 млн. Инвестиции в новое производство - деталей для А350 - будут еще больше. По оценке Дворецкого, только на первом этапе будет потрачено \$300 млн. Говорить об отдаче пока не решается ни одна сторона. В прошлом году на А350, первые коммерческие запуски которого планируются на 2013 г., поступило 248 заказов от 18 авиакомпаний. Для сравнения: у Boeing число заказов на Dreamliner, который считается основным конкурентом для А350, превышает 450. С другой стороны, согласно принятой программе сокращения расходов, Airbus планирует отдать около 50% работ по проекту А350 на аутсорсинг. Доля России может повыситься - европейцы не устают это подчеркивать. Но ни сроков, ни конкретных объемов инвестиций пока не называют.

Выбор небольшой. "На иркутском заводе мы начали производить четыре элемента для А320: направляющие закрылка, килевую балку, нишу стойки шасси и силовые элементы пола. Начинать делать другие детали с нуля очень дорого. Хотелось бы соблюсти преемственность и на начальном этапе продолжать делать для А350 то же самое", - говорит Дворецкий. Хотя в ОАК уже подумывают о том, за счет чего можно было бы расширить сотрудничество. "Теоретически нам бы было интересно взять себе кусок работ, которые сейчас делает британская BAE Systems,

- крылья для самолетов Airbus. Британская компания решила перейти на сотрудничество с Boeing, и Airbus это не нравится. Но Великобритания делала крылья для европейской компании 30 лет, и в этой стране есть заводы EADS, так что нам этот фронт работ вряд ли достанется", - подытоживает Дворецкий.

Да и не особо это нам и нужно. Есть куда более интересный проект.

### ЗАЧЕМ НАМ ШТУРВАЛ?

"Ни у одной другой страны в мире нет такой базы для интересного нам сотрудничества, как у России. Канада и Бразилия создают только маленькие самолеты. У Индии нет ни такого опыта, ни таких знаний", - уверяет главный технический директор EADS Жан Ботти. Китай, впрочем, тоже рассматривался в качестве партнера. Но после заявления китайского правительства о планах создания собственного пассажирского самолета Airbus пересмотрела свои намерения. "Невозможно работать над общим проектом и одновременно создавать свой, чтобы потом они конкурировали на рынке", - отрезает Крейн. Так что альтернатив России у Airbus, похоже, нет.

И мы готовы этим воспользоваться. Но с оговорками. Дело в том, что с приходом Airbus российским заводам приходится полностью перестраивать все свои производственные процессы. "Мало кто понимает глубину различий между европейскими и российскими традициями создания самолетов. Разное все: стандарты, технологии, система управления, логистика. На "Иркут" все потребовалось сделать заново. Это колоссальные затраты не только времени, но и денег", - рассказывает Дворецкий.

Если продолжать расширять сотрудничество с Airbus, в перестройку заводов придется вкладывать все больше денег и содержание двух принципиально разных систем - российской и европейской - станет бессмысленно дорогим. "Россия могла бы полностью

перейти на европейскую систему. Но для этого необходимо, чтобы была перспектива создания общего самолета, а не только небольшие доли в их проектах", - говорит Дворецкий.

"Мы готовы принять участие в работах над российским региональным самолетом SuperJet (проект компании "Гражданские самолеты Сухого". - SM). Это Россия пока молчит", - парирует Ян Зесевитц.

Проект, несомненно, интересен Airbus еще и потому, что в мире есть только два крупных производителя региональных самолетов вместимостью до 100 мест: канадская Bombardier и бразильская Embraer. Boeing на этом поле пока не играет. Если не считать того, что она подрядилась разрабатывать для SuperJet часть систем управления и гидравлику. Так что нам помощь по SuperJet не нужна.

"Самая интересная ниша для нас - самолеты типа A319, A320, на 100-180 мест", - говорит Дворецкий. Именно такие самолеты стали абсолютными бестселлерами как у Boeing, так и у Airbus. Общее количество заказов на A320 превысило 5 000. На конкурирующую модель от Boeing - 737NG - только в прошлом году поступило 729 заказов.

У России есть свой вариант похожего самолета - MC-21, разработанный в ОКБ имени Яковлева и АК "Ильюшин". Только как продавать его на рынке, который полностью поделен между Airbus и Boeing?

"Рано или поздно Airbus начнет разрабатывать новую версию A320, и ради полноправного участия в этом проекте все сегодняшние затраты стоили бы свеч. А будь Россия в совете директоров EADS, этот вопрос можно было бы решить в пользу ОАК", - уверен Дворецкий. А пока это не так, Airbus никак не демонстрирует готовности включить Россию в перспективный проект. Этот пирог европейцы хотят есть сами.

Татьяна СЕЙРАНЯН

источник: журнал "SmartMoney"  
23.04.07

## "ПРОГРЕСС" НЕ ОСТАНОВИТЬ

### Сергей Иванов обращает внимание руководства предприятий ОПК на выпуск гражданской продукции.

Первый заместитель председателя правительства РФ Сергей Иванов на прошлой неделе совершил поездку по Дальнему Востоку и, в частности, побывал на предприятиях ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" имени Н.И. Сазыкина и Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю.А. Гагарина. А в субботу Сергей Иванов отправился на космодром Байконур, где присутствовал при запуске космического аппарата "Союз ТМА-10" с тремя космонавтами на борту.

В заключительный день рабочей поездки, 7 апреля, первый вице-премьер РФ присутствовал при запуске космического корабля "Союз ТМА-10" 15-й космической экспедиции Международной космической станции (МКС). Перед стартом Сергей Иванов пожелал удачи российским космонавтам Федору Юрчихину и Олегу Котову и пятому космическому

туристу, американцу венгерского происхождения Чарльзу Симони. Характерно, что ранее, проводя совещание на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю.А. Гагарина (КНААПО), первый заместитель председателя правительства РФ заявил, что все российские военные космические запуски будут производиться с 2009 г. только с территории России, а космодром в Байконуре будет использоваться в гражданских целях. По его словам, "решение по космодромам давно принято".

Обратим внимание и на то, что Сергей Иванов в рамках рабочей поездки на Дальний Восток побывал на острове Итуруп, где провел совещание с руководством Сахалинской области по вопросам социально-экономического развития Курильских островов. Первый вице-премьер осмотрел аэропорт "Буревестник", который подлежит закрытию (новый аэропорт двойного назначения будет построен на Итурупе), побывал на строящемся портовом пункте Курильск в заливе

Китовый, который позволит улучшить качество гражданских и грузовых перевозок на Итуруп. В рамках федеральной целевой программы "Социально-экономическое развитие Курильских островов на 2006-2015 годы" на Итурупе идет строительство и трех из пяти причалов для обслуживания маломерного флота. В июне 2006 г. возобновилось строительство Океанской геотермальной станции, она позволит удовлетворить потребность в электроэнергии предприятий промышленности в Курильске, будущего аэропорта "Итуруп", а также решить вопрос теплоснабжения в районе, отказать от привозного топлива.

А в Комсомольске-на-Амуре Сергей Иванов особое внимание уделил вопросам выпуска в цехах КНААПО нового авиалайнера SuperJet100. Объем производства этих среднемагистральных гражданских самолетов для внутреннего рынка к 2011 г. должен составить от 30 до 40 машин в год. По словам министра транспорта Игоря Левитина, стоимость самолета составит порядка 25 млн. долл. "Сейчас мы готовим первый заказ на SuperJet100 на 2008-2009 гг., - рассказал Игорь Левитин. - В рамках этого заказа необходимо собрать 100 таких самолетов". Первый лайнер сейчас проходит статические испытания на аэродроме Жуковский.

А первый вице-премьер, говоря о перспективах SuperJet100, сделал прогноз, что мировой рынок самолетов этого класса, предназначенных для перевозки до 100 пассажиров, до 2025 г. составит свыше 5 тыс. единиц. Поэтому SuperJet100, по его мнению, "вопрос приоритетный, фактически государственной важности, поскольку с помощью создания таких самолетов мы в значительной степени ликвидируем транспортное неравенство". Первый заместитель председателя правительства особо выделил, что в первую очередь это касается Дальневосточного региона.

Также в ходе своей поездки Сергей Иванов посетил авиазавод "Прогресс" - одно из важнейших предприятий оборонно-промышленного комплекса Приморского края. В цехе сборки вертолетов Ка-50 и Ка-52 он побеседовал с рабочими об условиях труда, уровне зарплаты, поинтересовался вопросами соцобеспечения. Первому вице-премьеру, понятно, продемонстрировали возможности Ка-50 "Черной акулы" - машины, уникальной не только по летным, но и по боевым характеристикам. Вертолет может вращаться вокруг своей оси, приспособлен для работы в горах, пустыне, в условиях высоких температур. Его разработчики убеждены в том, что это идеальный вертолет для борьбы с террористами.

Высоко оценив возможности Ка-50 и Ка-52, Сергей Иванов тем не менее призвал руководство предприятия уделять больше внимания гражданскому производству и предложил представить в правительство варианты дальнейшего развития авиазавода с учетом "создания производства продукции двойного назначения". По словам первого вице-преьера, "Прогресс" должен выпускать как минимум 30-40% гражданской продукции от общего объема производства, и речь в данном случае идет о секторе малой авиации. В ответ председатель совета директоров компании Виктор Старченко сказал: "Мы рассчитываем, что процентное соотношение гражданской и военной продукции на нашем предприятии будет увеличиваться в сторону гражданской". Завод уже вернулся к производству спортивных самолетов Як-

54 и намерен возобновить выпуск учебной модели Як-152. Строят на заводе и легкие вертолеты Ми-34. Недавно предприятие приступило к освоению производства легкого УТС Як-152, пользующегося спросом на внутреннем и внешнем рынках. Выручка компании в 2006 г. составила 2,38 млрд. руб.

Сергей Иванов в свою очередь сообщил, что приморские авиастроители получат многолетний государственный заказ на производство вертолетов Ка-50 и на модернизацию винтокрылых машин, находящихся на вооружении российской армии.

"Прогресс" - предприятие, которое войдет в уже существующий холдинг "Оборонпром" - интегрированную структуру, которая успешно занимается вертолетостроением. В течение трех месяцев будет разработан бизнес-план по созданию высокотехнологичной гражданской продукции. "Если такого плана не будет, успешного долгосрочного существования этого предприятия я, честно говоря, не вижу", - особо подчеркнул первый вице-премьер Сергей Иванов. Он напомнил, что после совещания в августе прошлого года был резко увеличен объем государственного оборонного заказа для "Прогресса", а руководство края погасило все долги этого предприятия, тем самым полностью "очистив" его в финансовом отношении.

Выступая перед журналистами, первый вице-премьер затронул вопрос и развития высокотехнологичного гражданского сектора российского судостроения, обратив внимание на создание современных нефте- и газозовозов. "Ситуация на судостроительных и судоремонтных предприятиях, принадлежащих государству, далеко не блестящая", - признал Сергей Иванов. По его словам, "предстоит расчистка активов, процесс акционирования в этой отрасли. Хотя по этой части общие теоретические наметки есть - это шельф, суда для обслуживания, то есть высокотехнологичные суда - нефтевозы, газозовозы". Он напомнил, что в настоящее время газозовозы в России не строятся вообще, так как не существует соответствующих технологий: "И здесь надо привлекать новые технологии, мы рассчитываем на наших конструкторов, инженеров". Первый вице-премьер Сергей Иванов напомнил, что недавно была создана Объединенная судостроительная корпорация, в которую включены три субхолдинга, в том числе дальневосточный, для развития судостроительной отрасли.

По итогам облета и осмотра острова Русский Сергей Иванов рассказал журналистам, что "вывод военнослужащих с острова Русский не начнется, пока они не будут обеспечены новым жильем. В бухте Потрокл для военнослужащих Дальневосточного военного округа и Тихоокеанского флота будет построено 6 тыс. квартир. При этом он выразил уверенность, что желающих получить в бухте Потрокл такие квартиры будет много. Тем самым попутно будет решена и еще одна важная задача - претотвращение депопуляции населения на Дальнем Востоке. Первый вице-премьер также сообщил, что на острове Русский останутся только те воинские части, которые нужны для обеспечения обороны и безопасности, и "они нисколько не будут мешать созданию рекреационной зоны и проведению саммита АТЭС".

*Вита МАРТЕНС*

*источник:  
газета "Военно-промышленный курьер"  
11.04.07*

## ОПРЕДЕЛЕН ОСНОВНОЙ ПРОДУКТ ОАК

### В ближайшие годы им будет семейство узкофюзеляжных лайнеров Ту-204.

В марте ОАК провел опрос авиакомпаний с целью выяснить их реальные потребности в отечественных воздушных судах на ближайшие несколько лет. Среди магистральных самолетов наибольший интерес перевозчиков вызвало семейство узкофюзеляжных лайнеров Ту-204. На него было получено более ста заявок в дополнение к уже заключенным соглашениям и контрактам на несколько десятков машин.

Интерес к Ту-204 имеют иранские, сирийские и египетские компании, а также силовые структуры, в том числе МО РФ, заказавшее четыре Ту-204-200. Собранный пакет контрактов и заявок позволяет поддерживать рентабельное производство Ту-204 на заводах в Ульяновске и Казани до поступления в эксплуатацию (2013-15 гг.) узкофюзеляжного лайнера нового поколения МС-21.

На прошедшем в начале месяца "круглом столе" по вопросам развития отечественной гражданской авиации генеральный директор Аэрофлота Валерий Окулов предложил разработать удлиненный вариант (130 мест) нового самолета региональных линий SuperJet-100, который, по его мнению, мог бы заменить уходящий с рынка Ту-154М (132 кресла в салоне двух классов, 160-164 в одноклассной компоновке).

Однако, по самым оптимистичным прогнозам, 130-местный SuperJet может появиться на рынке не ранее 2010 г. и в лучшем случае опередит МС-21 всего на пару лет, что практически никак не скажется на рынке. К тому времени все Ту-154Б и большинство Ту-154М, как пояснил руководитель Аэрофлота, будут выведены из эксплуатации.

Если мы отставим конъюнктурные соображения, то никакой реальной альтернативы Ту-204 в качестве лучшей замены Ту-154 нет. Во-первых, Ту-204 специально разрабатывался с таким расчетом. При одинаковом взлетном весе (чуть более ста тонн) новая "тушка" расходует на две тонны топлива в час меньше, а перевозит на 40 пассажиров больше. Во-вторых, Ту-204 уже сертифицирован, прошел трудный период начальной эксплуатации и освоен в производстве на двух крупных заводах - Казанском АПО и ульяновском "Авиастар-СП".

Этот вывод подтверждается исследованием рынка, проведенным сотрудниками Некоммерческого партнерства "Объединенная авиастроительная компания" (НП "ОАК"), которые сделали ряд важных заключений. Одно из них - безусловная перспективность семейства самолетов Ту-204. С учетом программы улучшения типовой конструкции и модернизации специалисты НП "ОАК" оценили рынок самолетов этого типа в 50-60 машин современного облика и еще 150 - обновленного.

"Объем производства Ту-204 может достигать 20-25 самолетов в год, - заявил в интервью "ВПК" пре-

зидент НП "ОАК" Валерий Безверхний. - Ту-204 - это продукт, с которым можно и нужно работать.

Причем интерес рынка достаточно высок как к пассажирскому, так и грузовому варианту. "Грузовой Ту-204С также может представлять значительный интерес для рынка", - дополнил собеседник "ВПК". Заменяв "уходящих на пенсию" Ту-154Б и М, Ту-204 тем самым сохранит часть рынка узкофюзеляжных магистральных самолетов за Россией. А это, безусловно, облегчит ОАК задачу вывести на рынок продукт нового поколения в том же сегменте, разработка которого обойдется в 3 млрд. долларов. "При этом мы понимаем, что Ту-204 - переходный продукт для сохранения существующих компетенций", - не скрывает Валерий Безверхний.

Конечно, поддержание годового выпуска на уровне 20-25 машин может иметь место при условии, если удастся вовремя провести серию последовательных работ по улучшению типовой конструкции Ту-204 и расширению предлагаемых покупателям вариантов исполнения машины. Как показали исследования специалистов НП "ОАК", в существующем варианте базовые модели Ту-204-100 и Ту-204-200 (Ту-214) имеют, если судить мировыми масштабами, ограниченный спрос - 50-60 единиц.

Правда, для нашего авиапрома это весьма достойная программа, обеспечивающая поддержание производства в ближайшей перспективе на двух заводах. Но уже сегодня для поддержания конкурентоспособности Ту-204 надо интенсифицировать программы его модернизации.

Главное направление - всемерное снижение прямых эксплуатационных затрат за счет повышения весовой отдачи конструкции и замены устаревшего бортового оборудования на новейшие разработки. В качестве последнего выбран новейший комплекс, разработанный холдингом "Авиаприбор-Восход" для Ан-148. Анализ сегодняшней типовой конструкции показывает, что есть возможность облегчить вес планера на 3-4 т.

Отдельного пристального внимания заслуживает силовая установка. Именно здесь кроются большие резервы как по улучшению показателей безотказности, так и по снижению расхода топлива. Сегодня по желанию заказчика Ту-204 оснащается либо российскими моторами ПС-90А (16 т), либо английскими Rolls-Royce Rb.211-535E4 (19,3 т). В целом они весьма близки по основным характеристикам (удельный расход топлива 0,6-0,633, масса 4,7-5 т). При этом английский мотор несколько тяжелее и дороже, но способен больше продержаться "на крыле" без съема на ремонт. Его прелесть в том, что его варианты работали десятки миллионов часов в эксплуатации на Boeing 757 и 747.

Сейчас прорабатывается вариант оснащения новых версий Ту-204, оптимизированных на меньшие дальности (3 тыс. км вместо 5-7 тыс. у базовых Ту-204-100 и -200), более легкими, меньшей тяги моторами семейства V2500 международного консор-

циума International Aero Engines, во главе которого находится все тот же Rolls-Royce. По удельным параметрам Rb.211 (тяга 19 313 кг) не уступает, а кое в чем и превосходит V2500.

Однако для определенных авиакомпаний, обслуживающих рейсы небольшой протяженности (два-три часа) при невысокой загрузке багажного отделения "попутными" грузами (belly cargo), имеет смысл взять облегченный вариант Ту-204 со "слабыми" двигателями, но легкими моторами. В их случае снижение пустого снаряженного веса самолета и расхода топлива за счет ограничения общей массы перевозимого груза экономически оправдано. В частности, желание приобрести Ту-204СМ с моторами V2500 выразили авиакомпании "Сибирь" и "Авиалинии-400".

Интерес к данной машине есть и за рубежом, в том числе у сирийской национальной компании SyrianAir, которая эксплуатирует шесть аэробусов A320 с моторами V2500, и некоторых западноевропейских бюджетных перевозчиков low-cost и чартерных операторов. Внимание последних объясняется необходимостью найти замену устаревшим Airbus A310 и Boeing 757, весьма популярным в роли "летних чартеров".

Несколько лет назад Airbus рассматривал проекты A330-100 и A330-500 - укороченные варианты A330-200 - специально для удовлетворения спроса на данном сегменте рынка. Но эти машины, рассчитанные на перевозку 200-220 пассажиров, не стали реальностью. Вместе с тем потребность осталась: тот же Airbus сообщал о 50 "мягких заказах" на A330-100/500.

Как стало известно "ВПК", несколько авиакомпаний обратилось к "Ильюшин Финанс" с предварительными расчетами, которые показывают, что "чартерный" вариант Ту-204 будет эффективнее A310-300. При близкой номинальной вместимости (210-220 кресел), "туполев" потребляет 3-3,5 т топлива в час в зависимости от дальности полета против 4 т у "аэробуса".

Ничего удивительного, если сравнить максимальный взлетный вес этих машин: "тушка" - 103-111 т, "аэробус" - 150-164. То есть при близкой вместимости вес конструкции в расчете на одно кресло в 1,5 раза выше. Правда, "аэробус" дальше летает (9 600 км против 7 600 км), но для "чартерников" этого не требуется. Как показывает мировая практика, средняя продолжительность полета двухмоторного широкофюзеляжного самолета - 4-5 часов - как раз оптимальная для "тушки".

Многие чартерные авиакомпании не могут себе позволить новый западный самолет (стоимость двухсотместного Boeing 757 последних лет выпуска - \$75 млн.), а "туполев" стоит в два-три раза дешевле. Кроме того, при оснащении теми же, что и Boeing 757, двигателями Rb.211-535 десяти-пятнадцатилетний "американец" в эксплуатации обходится значительно дороже. Во-первых, у него хуже аэродинамика, во-вторых, эксплуатация пары старых двигателей на миллион долларов в год дороже, чем новых.

При создании ОАК перед национальным объединением самолетостроителей правительством ставилась долгосрочная задача по выводу российского авиапрома в пятерку крупнейших производителей гражданской авиатехники. Чтобы составить достой-

ную конкуренцию европейскому Airbus, американскому Boeing, канадскому Bombardier и бразильскому Embraer, нашим самолетостроителям требуется создать высокоэффективную систему поддержки эксплуатантов по всему миру.

Вот что сказал по этому поводу Валерий Безверхний: "Особая ценность Ту-204 в том, что на нем можно отработать современную систему продаж и послепродажного обслуживания. Согласитесь, что очень сложно "упражняться" на теоретическом предмете. Намного лучше, когда есть "боевой" проект, на котором можно "обкатать" все необходимые технологии, связанные с обеспечением жизненного цикла самолета".

Конечно, никакая модернизация и улучшения собственно самолета, его силовой установки и бортового оборудования сами по себе не смогут решить, пожалуй, главной задачи самолетостроителей, работающих над темой Ту-204. Не секрет, что за полтора десятка лет, что прошли с начала поступления этой "тушки" в эксплуатацию, в глазах перевозчиков сложился некий отрицательный имидж этой машины.

Отчасти он вызван целенаправленной работой конкурентов по дискредитации отечественной техники, отчасти - техническими и эксплуатационными трудностями. В частности, недостаточной надежностью двигателей и бортового оборудования на Ту-204 первых серий, неудовлетворительным обеспечением запасными частями, большой длительностью ремонта и т.д. Обычные "детские болезни", сопровождающие любой новый самолет в начальной эксплуатации, были обострены недостаточным вниманием государства к авиапрому и внутренними проблемами самой отрасли, в том числе низким уровнем менеджмента.

К счастью, в последнее время положение стало меняться. "За последние два-три года ситуация изменилась к лучшему, - соглашается Валерий Безверхний. - Появилась компания "Ильюшин Финанс". По своей сути она является не просто лизинговой компанией, а прообразом компании с полным циклом разработки, производства, поставки и обслуживания авиатехники.

ИФК контролирует и разработку модификаций самолетов Ил-96 и Ту-204. Закупает много комплектующих изделий, фактически управляя стоимостью закупки ПКИ (покупных комплектующих изделий) и двигателей на новые самолеты. Она же осуществляет финансирование сборочного завода и послепродажное обслуживание своих машин. Словом, на российском рынке появился новый облик авиационного бизнеса. Тот, который должен присутствовать в России и который есть во всем мире. И этот облик меняет ментальность авиакомпаний.

Кроме того, постепенным усовершенствованием самого продукта создаются предпосылки к тому, что к этому продукту покупатели будут относиться по-другому - лучше".

*Владимир КАРНОЗОВ*

*источник:  
газета "Военно-промышленный курьер"  
11.04.07*

## ЗЕМНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КОСМИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ

**В этом году, как никогда, Международный день космонавтики 12 апреля наполнен космическим содержанием непосредственно сегодняшнего дня. Пожалуй, впервые стратегическая военно-экономическая и политическая национальная программа имеет непосредственное отношение к космосу. Речь, конечно, идет о спутниковой навигации – ГЛОНАССе.**

Одно то, с каким размахом идет освещение этой программы в СМИ, плюс непосредственно сами заявления первых лиц государства о рекордных сроках развертывания орбитальных средств и строительства наземной инфраструктуры не оставляют сомнения в реализации проекта. Иными словами, существует главная составляющая успеха - намерение иметь и действовать, что должно привести к созданию российской полномасштабной системы спутниковой навигации.

Тем не менее, сегодня хотелось бы поговорить о вещах более общего порядка, чем, скажем, необходимое число аппаратов на орбите и приемо-передаточных наземных средств. Ведь на то она и система, чтобы быть комплексом, неотъемлемо связанным со всеми другими составляющими экономического и социально-политического строя общества.

Итак, вопрос первый, хотя, может показаться, не самый острый. Пока. Согласно заявлению первого российского вице-премьера Сергея Иванова, систему ГЛОНАСС можно весьма эффективно использовать для контроля над перемещением грузов. "На каждый грузовик, фуру вешать маячки в виде системы ГЛОНАСС и следить за их перемещением по стране". Сверни фура не туда, или вознамерься водитель мусоровоза вывалить свое содержимое в ближайший кювет, - последуют крупные денежные штрафы. "Санкции должны быть разорительными, - полагает Иванов, - в миллион долларов штрафа...".

Еще одно принципиальное добавление. Сергей Иванов предлагает подготовить президентский указ, обязывающий уже в 2008 г. министерство транспорта, МЧС и федеральное агентство "Кадастр объектов недвижимости" оснастить свои транспортные средства и средства разметки и картирования территории приемниками космической навигации. Сразу оговорюсь, вне всякого сомнения, подобный указ, частично ретранслированный, скажем, Минтрансом, затронет и частных перевозчиков.

Хорошо. Но для того, чтобы отследить свой транспорт, который колесит где-нибудь на Алтае, головному офису, например, в Москве, придется помимо самих комплектов спутниковой навигации разориться на услуги специализированных компаний по передаче сигнала по сотовой системе связи GSM от фуры до ее начальства.

Схема эта далеко не нова в мире, однако в российских реалиях, даже если забыть о самой форме

очередного принуждения, эффективность ее работы не кажется однозначной. Ведь никто и не подумает что-либо компенсировать пользователю, случись какой-нибудь серьезный сбой в работе спутникового созвездия. Скажем, по причине банального неплатежа.

Кстати, о сбоях и деньгах. Чтобы первых не было, за всеми элементами системы необходим тщательный уход, который стоит средств, и немалых. В мире есть пока только один прецедент - американская система GPS "Навстар", которая всеобъемлюще используется как военными, так и гражданскими по всему миру.

Так вот, согласно приблизительным оценкам, министерство обороны США ассигнует ежегодно на содержание своей навигационной системы 400 млн. долл. В свою очередь, деньги эти выделяются из двух-миллиардной суммы, которая каждый год поступает Пентагону в виде лицензионных платежей от производителей GPS-приемников.

В этой связи очень хотелось бы знать, какова соответствующая российская схема. Ведь, согласитесь, вопрос наиважнейший, если учесть, что уже сегодня совокупный отечественный рынок спутниковой навигации оценивается в миллион профессиональных приемных устройств, а по данным прошедшей в начале апреля конференции "Фундаментальное и прикладное координатно-временное и навигационное обеспечение" (КВНО-2007), это число за десятилетие возрастет в пять раз.

Но спутники и приемники к ним ничего не стоят вместе взятые без соответствующих карт местности, в том числе и электронных. В данном случае ограничимся одним высказыванием Александра Турского, президента картографической кампании Nav Mars, работающей по договоренности с Роскартографией над электронным картированием территории России.

"Главная сложность создания качественных электронных карт России, приспособленных для навигационных систем, - это низкая рентабельность таких продуктов. В Европе создавать карты выгодно, потому что расстояния не очень большие, плотность населения высокая, а людей, способных купить такие карты, достаточно много. В России же рисовать приходится несоизмеримо большую территорию, а покупательская возможность населения мала. Так что пока коммерческая выгода от создания карт у нас под большим вопросом", - посоветовал Турский на страницах авторитетного российского журнала "Эксперт" в декабре прошлого года.

Иными словами, и сказанных уже слов из песни не выкинешь, и национальную программу отдельно от всей остальной жизни страны не развернешь. Если появится уверенность, что ГЛОНАСС - это всерьез и надолго, никаких указов по обязательному использованию этой системы не потребуются.

*источник: РИА "Новости"  
12.04.07*

## НАШ ШТУРМАН - СПУТНИК

### **До конца этого года ГЛОНАСС заработает на всей территории России.**

Международный День космонавтики и авиации первый заместитель председателя правительства РФ Сергей Иванов провел в Звездном городке и в Центре управления полетами. Он встретился с руководством Центра подготовки космонавтов, посмотрел, как экипажи готовятся к экспедициям, "испытал" тренажеры, на которых осуществляется подготовка к выполнению задач на Международной космической станции и космических кораблях "Союз-ТМА". Во время посещения Сергеем Ивановым ЦУП состоялся сеанс связи с экипажем МКС.

Пребывание в Звездном городке Сергей Иванов начал с возложения цветов к памятнику первому космонавту Земли Юрию Гагарину. Первый вице-премьер поздравил с праздником всех присутствующих, среди которых были первая женщина-космонавт Валентина Терешкова, летчики-космонавты Евгений Тарелкин и Александр Скворцов. Затем первому заместителю председателя правительства показали новейшие образцы космической техники - российский сегмент МКС, рассказали о функциональных назначениях блоков "Заря" и "Звезда". Летчики-космонавты объяснили, как работает блок системы управления МКС.

Первый вице-премьер ознакомился с комплексным тренажером космического корабля "Союз-ТМА", который выполняет все этапы космического полета: предстартовую подготовку, выведение, орбитальный полет, стыковку, расстыковку с орбитальным комплексом и срочный спуск. Сергей Иванов пообщался с командиром Максимом Сураевым и бортинженером Олегом Скрипачко. На втором тренажере - ручных режимов космического корабля "Союз-ТМА" - первому зампреду правительства представилась возможность посидеть внутри. Выполнение тренировочных упражнений и полученные ощущения заставили его поинтересоваться у сопровождавшей его Валентины Терешковой, насколько отличаются сегодняшние экзамены для космонавтов от тех, которые приходилось сдавать ей. Она пояснила, что "сильно" отличаются, "первым космонавтам не приходилось сдавать стыковку". Она рассказала, что тот корабль, на котором ей пришлось летать в космос, был больше, но свободного места в нем было меньше из-за большего количества аппаратуры и более объемных кресел-катапульт.

В 12:07 в подмосковном Королеве (ЦУП) состоялся сеанс связи с экипажем Международной космической станции. Сергей Иванов поздравил российско-американский экипаж с Днем космонавтики. "Станцию мы будем наращивать", - заверил он космонавтов. В сеансе связи участвовали российские космонавты Михаил Тюрин, Федор Юрчихин, Олег Котов, астронавты НАСА Майкл Лопес-Алегррия, Сунита Уильямс, космический турист Чарльз Симони. Первый вице-премьер сообщил экипажу МКС, что передал президенту России Государственный флаг, побывавший в космосе. Его передал Сергею Иванову космонавт Федор Юрчихин перед стартом экспедиции к МКС 7 апреля текущего года.

Первый вице-премьер поинтересовался у космонавтов, какая погода в штате Калифорния (США), над которым в этот момент пролетала МКС. "Над Калифорнией всегда замечательная погода", - ответил Федор Юрчихин. Волновало Сергея Иванова самочувствие космического туриста Чарльза Симони. Американец венгерского происхождения ответил, что "чувствует себя приятно". Сергей Иванов рассказал, что был в Центре подготовки космонавтов и понял, насколько тяжело приходится им в космосе. "Вы очень мужественные люди, - сказал он, - потому что я теперь на себе испытал, что такое быть в полете, хотя бы и на тренажере". В завершение сеанса Сергей Иванов вновь поздравил всех с Днем космонавтики и посоветовал россиянам-космонавтам, остающимся на МКС, беречь американского астронавта Суниту Лин Уильямс. Она будет с ними до прилета "шаттла".

На прошлой неделе к теме космоса внимание было приковано не только по причине Дня космонавтики. В Москве состоялся первый Международный форум по спутниковой навигации, организаторами которого выступили Роскосмос, Мининформсвязи России и правительство Москвы. В нем приняли участие 520 специалистов, представляющих 186 фирм, 34 региона России и 11 стран мира. На форуме широко обсуждалась проблема использования космических систем позиционирования в интересах экономики России и, как показали выступления, особый интерес вызвали перспективы российской системы спутниковой навигации ГЛОНАСС и ее главных зарубежных "конкурентов" - систем GPS и GALILEO. Был поставлен и немаловажный вопрос о "выходе" ГЛОНАСС "в широкие массы", а также об использовании отрасли спутниковой навигации в целях развития экономики. Были заслушаны доклады руководителя Федерального космического агентства Анатолия Перминова и руководителей предприятий космической отрасли, а также зарубежных представителей.

О создании системы спутниковой навигации в России говорят уже давно. Первые спутники для этих целей были выведены на орбиту еще в середине 90-х. Первоначально система ГЛОНАСС проектировалась исключительно для военных целей. Но времена меняются. С 1 января этого года Министерство обороны РФ сняло ограничения на точность определения координат. Развитие системы перешло на качественно новый уровень. Отныне военные будут использовать лишь пятую ее часть, а остальное - для гражданского потребителя. Имеются в виду разработка и производство абонентского навигационно-связного оборудования для широких слоев населения (в частности, в сотовой связи и для навигации автомобилей). Преимущество российской ГЛОНАСС состоит в том, что любой объект на Земле она видит одновременно с трех спутников на орбите.

Сейчас в составе орбитальной группировки ГЛОНАСС значится 19 спутников. 12 из них используются по целевому назначению, 1 - на этапе ввода в систему, 3 - временно выведены на техобслуживание, 3 - выводятся из системы (отработали от 45 до 65 месяцев). Такое состояние системы позволяет обеспечивать

навигационными данными пользователей примерно на 66% территории России. Планируется до конца года доставить на орбиту еще 6 аппаратов и довести покрытие до 100%. На сегодняшний день 18 действующих космических аппаратов необходимы для того, чтобы ГЛОНАСС обеспечила навигационной информацией пользователей на всей территории России. До 2009 г. будет развернута штатная орбитальная группировка в количестве 24 КА, которая даст возможность использования системы в любой точке земного шара.

Уже до конца этого года в продаже появятся доступные приемники сигналов навигационной системы, о чем на форуме сообщил глава ФГУП "РНИИ космического приборостроения", генеральный конструктор системы глобального позиционирования ГЛОНАСС Юрий Урличич. Он отметил, что в настоящее время 93% приемников сигналов американской навигационной системы GPS находятся в США, Европе и Японии. "Скоро ситуация изменится за счет коммерциализации услуг системы ГЛОНАСС", - уверен Юрий Урличич. Он привел пример взаимодействия космических навигационных систем с космической системой спасения КОСПАС-САРСАТ, благодаря которой к настоящему времени выполнено свыше 5 700 спасательных операций, спасено более 20 тысяч человек. Он предложил создать "ассоциацию любителей системы ГЛОНАСС под рабочим названием ГЛОНАСС-ФОРУМ".

"В 2007 году на систему ГЛОНАСС из бюджета намечено выделить около 10 млрд. руб., - напомнил в своем выступлении замглавы Роскосмоса Юрий Носенко. - Кроме того, планируется привлечь внебюджетные средства. Речь идет о сотнях миллионов рублей". Внебюджетные средства будут направлены на разработку и производство наземной аппаратуры для потребителей навигационной спутниковой информации. Прием гражданских сигналов системы ГЛОНАСС будет предоставляться на безвозмездной основе пользователям как на территории России, так и за рубежом. Продолжая эту тему, руководитель Роскосмоса Анатолий Перминов пояснил, что приемники будут работать для приема комбинированных сигналов как с российской группировки ГЛОНАСС, так и с американской GPS, а впоследствии - и европейской системы GALILEO.

Выступил на форуме и начальник штаба Космических войск генерал-лейтенант Александр Квасников, рассказав о том, что в перспективе запуски модернизированных навигационных спутников ГЛОНАСС будут переведены с космодрома Байконур в Плесецк, тем самым будет обеспечена независимость доступа России в космос. Для этих запусков будет использоваться модернизированная ракета-носитель "Союз-2". Как рассказал генерал, сфера применения спутниковых навигаторов ГЛОНАСС в Космических войсках простирается от обеспечения отдельного военнослужащего информацией о его координатах до обеспечения целых войсковых подразделений навигационной информацией. С вводом в строй спутников системы ГЛОНАСС на борт ракеты-носителя устанавливается компактный блок, обеспечивающий высокоточные непрерывные траекторные измерения в ходе полета ракеты. В настоящее время в Космических войсках РФ идут испытания наземной и переносной аппаратуры навигационной системы ГЛОНАСС. Ее применение позволит использовать приемники навигационной системы в любых погодных условиях, обеспечивая высокоточную привязку по координатам и времени, особенно на сильно пересеченной и гористой местности.

Система ГЛОНАСС, повторим, предназначена для определения с помощью портативных носимых спутниковых приборов-навигаторов местоположения и скорости движения морских, воздушных и сухопутных объектов и людей с точностью до метра. Система будет эксплуатироваться, как минимум, до 2040 г. "Развитие космических навигационных систем можно сравнить по скорости с развитием мобильной телефонии, - заявил гендиректор ЦНИИ машиностроения академик Николай Анфимов. - Недалек тот день, когда каждый мобильный телефон будет сопряжен с приемником навигационной информации".

Вита МАРТЕНС

источник:  
газета "Военно-промышленный курьер"  
18.04.07

## САМЫЙ МЕДЛЕННЫЙ AIRBUS

### "Иркут", ОАК и EADS подали документы на регистрацию СП по переделке A320.

Процесс создания и регистрации российско-европейского СП по конвертации пассажирских самолетов семейства A320 в грузовые начался. 17 апреля авиакомпания Airbus, компания Elbe Flugzeugwerke GmbH (центр конвертации грузовых лайнеров EADS), ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" и "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) подали в антимонопольное ведомство ФРГ (Bundeskartellamt) ходатайство об одобрении сделки. Однако заявленные параметры СП в сочетании с прогнозом развития рынка грузовых самолетов до 2022 года не позволяют говорить о появлении крупного рыночного игрока.

Историю создания СП по превращению пассажирских A320 в грузовые, отмеченную крайней медли-

тельностью европейских партнеров, скорее следует рассматривать не как прорывной коммерческий проект, а как составную часть сделки по продаже российской компании "Аэрофлот" 22 "нарисованных" дальнемагистральных самолетов A350XWB. Около двух лет Россия колебалась между A350 и Boeing 787 Dreamliner для своего главного авиаперевозчика. По сути, речь шла о выборе стратегического партнера российскому авиапрому. Airbus еще два года назад предложил России создать подобное СП в качестве благодарности за возможную покупку "Аэрофлотом" самолетов A350. Почти год назад, в мае 2006-го, на берлинском авиасалоне IFA-2006 гендиректор РСК МиГ Алексей Федоров, президент НПК "Иркут" Олег Демченко, президент Airbus Густав Хумберт и глава Elbe Flugzeugwerke GmbH Хорст Эмкер подписали меморандум о создании СП по конвертации пассажирских самолетов A320/330/340 в грузовые.



После этого документ был напрямую направлен отлеживаться в стол до окончательного формирования российской позиции. Осенняя история с санкциями США против АХК "Сухой" и "Рособоронэкспорта" ускорила наметившийся прошлым летом во время визита Владимира Путина в Германию дрейф России в сторону Европы. Американцам в итоге дана отставка, "аэробусы" куплены, Boeing наказан на \$3 млрд.

В качестве ответного жеста благодарности европейцы немедленно реанимировали проект грузовых A320 и в марте торжественно подписали его пакетом вкупе с другим "прорывным" соглашением о проведении совместного исследования рынка самолетов грузовой авиации и перспектив сотрудничества EADS и российской промышленности в этой сфере. Работать СП начнет не раньше 2010 года: до этого количество "бэушных" лайнеров, необходимое для открытия потока, попросту еще не накопится. На начальном этапе СП планирует конвертировать в среднем 30 самолетов A320 и A321 ежегодно. А общее количество самолетов, которое СП, как предполагается, в период с 2010-го по 2025 год переделает в грузовые, может составить около 400 единиц.

Переделывать самолеты планируется в Дрездене и подмосковных Луховицах, а годовой оборот СП, по данным вице-президента "Иркут" Валерия Безверхнего, после выхода на полную мощность составит около \$300 млн. По меркам авиакосмической отрасли это невысокий показатель.

Ориентировано СП будет главным образом на мировой рынок, а не на российский. "Наши главные грузовые перевозчики, "Волга-Днепр" и "Аэрофлот",

ориентированы на перевозку крупных грузов, - объясняет замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. - А грузовой узкофюзеляжный A320 будет средним, грузоподъемностью около 25-30 тонн". И действительно, "Волга-Днепр" совсем недавно приобрела 10 грузовых Boeing 747-F грузоподъемностью 154 тонны.

Кстати, именно широкофюзеляжные самолеты обеспечат главный прирост грузовых лайнеров в ближайшие 15 лет. Согласно последнему прогнозу компании Boeing, мировой парк грузовых самолетов в ближайшие 20 лет вырастет вдвое, с 1 752 до 3 501 самолета. При этом 2 976 грузовых самолетов поступят в эксплуатацию к 2022 году, а 1 227 самолетов будут списаны к этому сроку. Чистый прирост составит 1 749 самолетов. Доля широкофюзеляжных самолетов вырастет до 56% от общего количества грузовых самолетов. А рост глобального самолетного парка увеличится на 27 тысяч самолетов. Заявленная доля российско-европейского СП в этом показателе попросту теряется. "В целом проект конвертации A320 - очень слабый проект, - прокомментировал корреспонденту "Газеты" компетентный источник на условиях анонимности, не пожелав открыто "наезжать" на европейцев. - Надо же чем-то хвалиться, что-то изображать. А топ-менеджеры EADS как-то даже упомянули, что Луховицы находятся к северу от Москвы (на самом деле - 130 км к югу. - "Газета"). Это говорит об их отношении к проекту".

*Владимир СТЕПАНОВ*

*источник: газета "Газета"  
23.04.07*

## ЯК-130: ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

**В ближайшие месяцы будет получено предварительное заключение о соответствии самолета Як-130 требованиям заказчика. Полностью завершить государственные совместные испытания (ГСИ) планируется в середине следующего года.**

Со ссылкой на источник в оборонно-промышленном комплексе Интерфакс-АВН сообщает, что испытания идут интенсивно, в некоторые дни по программе ГСИ выполняется по два испытательных полета. Задействованные в них машины на начало года суммарно выполнили 156 полетов с общим налетом более 360 часов. В настоящее время ведутся летно-прочностные испытания Як-130, а также испытания самолета на устойчивость и управляемость.

Учебно-боевой самолет Як-130 разработан для начальной и повышенной подготовки курсантов и летчиков с имитацией полета всех существующих и перспективных истребителей.

Напомним, что в июле 2006 года при проведении государственных испытаний из-за отказа техники экипажу в составе летчика-испытателя ОКБ им. Яковлева Олега Кононенко и ведущего летчика-испытателя Государственного летно-испытательного центра ВВС им. Чкалова полковника Сергея Щербины на высоте 3 000

метров пришлось катапультироваться.

Установленная на самолете четырехкратно резервированная система управления дала сбой. Госкомиссия в акте указала, что причина случившегося с Як-130 - потеря управляемости самолета в полете одновременно по тангажу, крену и рысканью вследствие нештатной работы системы КСУ-130 (командная система управления). При нарушении в цепи питания не произошло подключения исправных резервных каналов управления рулевыми приводами. По оценке специалистов, подобная неполадка, способная вызвать отказ сразу всех четырех каналов, возможна в одном случае из миллиона.

Ранее планировалось закончить ГСИ уже в этом году, теперь срок их окончания перенесен на 2008 год. По всей видимости, это связано с изменениями в программе ГСИ и дополнительными полетами по случившемуся отказу. Такой подход у специалистов не вызывает удивления. Поспешность в испытаниях Як-130 недопустима, ведь он станет летающей учебной партией для тех, кто выбрал дорогу военного летчика.

Однако сроки поставки самолетов Як-130 заказчикам сдвигаться не будут. Первые четыре из 12 заказанных машин получит Минобороны России в этом году, а поставки самолетов в Алжир начнутся с 2008 года. Всего же, по прогнозам экспертов, на российский и зарубежный рынки возможна поставка около 1 000 этих самолетов.

Як-130 считается одним из перспективных проектов российского авиапрома. Он, как и МиГ-АТ, привлекает потенциальных заказчиков соотношением "цена - эффективность" и эксплуатационно-техническими характеристиками.

На мощностях предприятия "Сокол" (г. Н. Новгород) будут изготавливать самолеты для российских ВВС, а в научно-производственной корпорации "Иркут" - для поставок на экспорт. Запланирован темп выпуска самолетов в Нижнем Новгороде до 8 машин в год, а в Иркутске - около 15-20.

В мае этого года намечена поставка первой партии крыльев на нижегородский авиазавод. Это станет началом практической реализации совместного проекта корпорации "Иркут" и авиазавода "Сокол" по программе серийного выпуска самолетов Як-130. По оцен-

кам специалистов, изготовление крыла составляет примерно 35 процентов всех трудозатрат, связанных со строительством этой машины.

В настоящее время решается вопрос о демонстрации Як-130 с полным набором вооружения на предстоящем Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2007 в августе этого года. На девяти точках подвески можно разместить до трех тонн боевой нагрузки. По всей видимости, разработчики решили сосредоточить усилия на НИОКР по созданию легкого ударного самолета Як-130 и его продвижению на рынок вооружения.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"  
11.04.02

## ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ БЕСПРЕДЕЛ

### Отсутствие учета нематериальных активов угрожает национальной безопасности.

Интеллектуальная собственность в России по-прежнему остается вне сферы госконтроля. По данным Счетной палаты, доля нематериальных активов РФ составляет лишь 0,3% всех внеоборотных активов страны против 30% в развитых странах. Только в результате инвентаризации и переоценки уже имеющихся нематериальных активов, в том числе доставшихся в наследство от СССР, этот показатель можно было бы довести до 15-20% - уровня, соответствующего стране с инновационной экономикой. Пока же бесконтрольность движения результатов научно-исследовательских разработок дает возможность открытым в России исследовательским центрам зарубежных компаний получать сверхприбыли и интеллектуально подпитывает таким образом экономики других стран.

Правительство поставило перед собой задачу - перевести экономику на инновационные рельсы. Но без адекватного учета нематериальных активов (ноу-хау, патенты на изобретения, технические регламенты) реализовать ее невозможно. Счетная палата в этом году решила провести полномасштабную проверку учета и оценки нематериальных активов органами власти. В таком масштабе подобное мероприятие не проводилось в России уже 80 лет.

Выводы неутешительны. По словам аудитора Счетной палаты Сергея Абрамова, учтенные нематериальные активы РФ оцениваются в сумму не более 70 млрд. руб. Стоимость нематериальных активов наиболее крупных и высокотехнологичных российских компаний сопоставима со статистической погрешностью: ОАО "АХК "Сухой" - 3,3 млн. руб., ОАО "Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина" - 11 тыс. руб. В то время как аналогичный показатель только одного аэрокосмического концерна EADS в рублевом эквиваленте составляет около 381 млрд. руб., Boeing - 81 млрд. руб.

Несмотря на то что законодательство обязывает министерства вести учет и контроль за движением нематериальных активов, на деле он отсутствует. В 2005 году и за девять месяцев 2006 года федеральный бюджет оплатил проведение НИОКР по госконтрактам

Мининформсвязи на сумму 337 млн. руб., Росатомом - на 911 млн. руб., Роскосмосом - на 30 млрд. руб., Роспромом - на 7 млрд. руб. Но представить материалы по учету результатов НИОКР чиновники не смогли. "Отсутствие учета привело к полной бесконтрольности оборота нематериальных активов, - рассказывает г-н Абрамов. - Мы часто сталкиваемся с фактами, когда в балансе приватизируемых предприятий нематериальные активы не учитываются".

Отсутствие нематериальных активов в балансах ФГУПов и в актах приватизированных предприятий - одна из причин их низкой капитализации и массового открытия в России исследовательских центров крупнейших западных высокотехнологичных компаний. Так, SUN Microsystems открыла уже третий офис в Санкт-Петербурге, Intel почти вдвое расширила свою нижегородскую лабораторию, исследовательские центры в России есть у Boeing, EADS. Отсутствие технологического контроля за движением ноу-хау российских ФГУПов и созданных в процессе приватизации акционерных обществ объясняется сверхрентабельностью открытых в России исследовательских центров мировых лидеров.

"Значительный интеллектуальный потенциал, который сконцентрирован в структурах военно-промышленного комплекса, сегодня используется бесконтрольно, - добавляет глава Института национальной стратегии Станислав Белковский. - Эти уникальные разработки, которые делались десятилетиями, практически бесплатно достаются зарубежным корпорациям, в первую очередь авиационным, например "Боингу". Несмотря на очевидность проблемы, всерьез о ней власти задумались только сейчас. По мнению г-на Белковского, подтолкнуло их к этому грядущее вступление в ВТО. Ведь соблюдение законодательства об авторских правах - одно из условий вступления в торговую организацию.

Татьяна ФРОЛОВСКАЯ

источник: газета "RBC Daily"  
11.04.07

## ОБОРОНКА СКАТИЛАСЬ В МОНОПОЛЬКУ

### **Вместо выпуска военной техники оружейники увлеклись бесконтрольным повышением цен.**

Планы перевооружения Российской армии могут быть сорваны из-за монополизма создающихся в оборонке холдингов. Они не способны эффективно переваривать ежегодно увеличивающийся почти на треть государственный оборонзаказ. Дополнительно выделяемые деньги съедаются неконтролируемым ростом цен на военную продукцию. Эта проблема стала одной из центральных на проходившем вчера в Екатеринбурге выездном заседании Военно-промышленной комиссии.

"Невыполнение гособоронзаказа из года в год увеличивается, причем его процент увеличивается пропорционально увеличению ассигнований на гособоронзаказ", - заявил вчера федеральный министр - первый зампред Военно-промышленной комиссии Владислав Путилин на выездном заседании комиссии в Екатеринбурге. Среди проблем он особо выделил "беспрецедентный рост цен по контрактам, заключаемым с единственными поставщиками", а также "снижение качества продукции отечественной оборонной промышленности".

Как известно, бюджетные расходы на оборону ежегодно увеличиваются почти на 30%, и, если верить Путилину, в ближайшие годы российская оборонка просто не сможет удовлетворить и половину запросов военных. Правительственные планы реструктуризации и сокращения оборонных предприятий сыграли с бюджетом злую шутку. Вместо экономии правительство получило диктат цен предприятий-монополистов, которому фактически нечего противопоставить. Угрозу срыва оборонзаказа признают как правительственные чиновники, так и депутаты профильных комитетов. Однако никаких способов решения проблемы, кроме административного нажима на оборонку, чиновники не предлагают. В то же время независимые эксперты считают, что России пора проводить открытые международные тендеры, поскольку уже сегодня некоторые виды вооружений дешевле закупать за рубежом.

В Советском Союзе существовала система конкурирующих конструкторских бюро - танковых, авиационных, артиллерийских, ракетных... Она позволяла создавать самую передовую боевую технику, выбирать лучшее и находить оригинальные технические решения. Однако в последние годы было решено, что создавать несколько опытных образцов, из которых после испытаний можно выбрать лучший, - слишком дорого. Поэтому была принята стратегия строительства оборонных монополий, в которые "сливаются" НИИ, КБ и НПО. В результате возникают предприятия-монополисты, которые начинают диктовать свои цены на продукцию. Причем монополисты не только фирмы - производители конечной продукции, но и смежники, изготавливающие отдельные узлы и агрегаты.

Так, например, корпорация "Алмаз-Антей" полностью монополизировала производство зенитно-ракетных комплексов ПВО. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) вобрала всех производителей самолетов "для концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов". Создается бронетанковый холдинг во главе с Уралвагонзаводом - един-

ственным производителем танков Т-90 в России. Его конкурент - омский Трансмаш, выпускавший газотурбинные Т-80, - превращается в ремонтное предприятие. Создание холдингов-монополий идет и в области судостроения.

Конкуренция сохраняется только в сфере стрелкового оружия и мелкой военной техники. Вся капиталоемкая продукция - самолеты, танки, ракеты, корабли - закрепляется за отдельными предприятиями и КБ. Так что конкурсов и тендеров больше не будет. На уровне правительства и руководства Минобороны определяется единственный создатель самолета 5-го поколения или баллистической ракеты морского базирования, а остальные профильные КБ могут закрываться или перепрофилироваться.

Стоимость продукции снижается при серийном выпуске, но гособоронзаказ расплывен, как правило, по массе предприятий. Вооружения закупаются единичными образцами, деньги "размазываются" по сотням предприятий и расходуются неэффективно. Индия, расходы на оборону которой сопоставимы с российскими, намерена приобрести 1 200 танков Т-90С. Эта огромная партия будет изготавливаться в течение нескольких лет, и конечная цена танка окажется меньше, чем у первых образцов.

Кардинальное отличие индийских закупок от российских - в разных ориентирах на ценообразование. Индийский заказчик ориентируется на мировой уровень цен, а наши генералы - на аппетиты промышленности. Поэтому Индия всегда закупает самое современное вооружение с лучшими тактико-техническими характеристиками и по цене, едва превышающей себестоимость. Потому что имеет выбор - весь мировой рынок к ее услугам.

Закупки вооружений для Российской армии превращаются в закамуфлированную форму вливания денег в умирающую оборонную промышленность. При этом можно быть уверенным, что она никогда не умрет, хотя и будет пребывать в нынешнем полумертвом состоянии, чтобы просить дальнейшего увеличения ассигнований.

"Как только начался рост бюджетных расходов на оборону, многие директора предприятий попали из грязи в князи и начинают безобразничать", - заявил вчера "НГ" член думской комиссии по оборонным статьям бюджета Аркадий Баскаев. По его словам, тенденция к монополизации и взвинчиванию цен очевидна, однако простого решения этой проблемы не существует. По мнению парламентария, отказываться от идеи оборонных холдингов-монополий пока не следует, а аппетиты предприятий можно попытаться ограничить с помощью антимонопольных органов.

Еще одну попытку контроля цен в оборонке предложили в Роспроме. Год назад замруководителя Роспрома Станислав Пугинский пообещал, что в 2006 году Федеральная служба по тарифам (ФСТ) начнет регистрацию цен на продукцию оборонных предприятий. При заключении же новых контрактов чиновники Роспрома предлагают использовать фиксированные цены с поправкой на инфляцию. Кроме того, при расчете издержек предприятий по оплате труда Роспром обещал учитывать не данные предприятий, а только

средний по региону уровень заработной платы сотрудников. Между тем никакого мониторинга цен в оборонке Федеральная служба по тарифам так и не начала. Этот факт вчера подтвердили "НГ" в пресс-службе ФСТ. На вопрос, можно ли обуздать цены, руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин ответил корреспонденту "НГ": "Пока мы ведем речь о единицах и десятках штук, говорить о качественном уменьшении цены не приходится".

"Пока армия будет заказывать по десять самолетов в год, никакого снижения цен на продукцию оборонки не будет", - считает директор Центра анализа стратегий

и технологий Руслан Пухов. По его словам, при нынешнем состоянии предприятий организовать между ними конкуренцию практически невозможно. "Конкуренция производителей возможна только на открытых международных тендерах, где Российская армия сможет приобрести более дешевые и качественные образцы вооружений - такие, например, как беспилотные летательные аппараты", - говорит Пухов.

*Виктор МЯСНИКОВ,  
Михаил СЕРГЕЕВ*

*источник: газета "Независимая газета"  
20.04.07*

## ВМЕСТО СТАЛИ И БЕТОНА

### Все чаще используют композитные материалы.

Непрекращающийся рост цен на сырьевые товары может сыграть с производителями таких традиционных материалов, как металлы, бетон и дерево, злую шутку. Чем дороже они обходятся потребителям, тем привлекательней выглядит их замена композитными материалами. По прогнозу экспертов, мировой рынок композитных материалов растет на 4% в год и уже достиг 22 млрд. долл. Российский рынок оценивается пока только в 150-200 млн. долл., но ежегодно он прирастает почти на 20%.

Композит - комбинация различных материалов, при этом имеющая монолитную конструкцию. В основном композиты состоят из пластичной основы (угле- и стеклопластики, смолы) и армирующих элементов.

Картина использования КМ в России существенно отличается от мировой. По данным Ассоциации производителей композитных материалов США (АСМА), потребление композитов на душу населения в США составляет около 7 кг в год. В то время как в России потребление композитов на душу населения составляет менее 0,2 кг в год. Как отмечает гендиректор группы компаний "АпАТЭК" Андрей Ушаков, рынок КМ в России пока только формируется. При этом, добавляет он, в советское время их применение ограничивалось военным сектором, в большей степени в аэрокосмической отрасли, что и предопределило низкий уровень развития гражданского производства КМ при переходе российской экономики на рыночные рельсы. "Если в ВПК главной целью были технические параметры материалов, то в гражданском секторе - цена", - пояснил он РБК daily. По его оценке, объем отечественного рынка композитных материалов составляет около 150-200 млн. долл., но он растет почти на 20% ежегодно.

При этом дело не только в более высоких характеристиках КМ по сравнению с традиционными материалами, но и в дороговизне последних. Поскольку стоимость металлов и других традиционных материалов уже который год ставит рекорды, это является отличным стимулом к поиску заменителей. "Но дело не только в стоимости самих материалов, - добавляет Андрей Ушаков. - К примеру, расходы на содержание 1 кв. м мостовой конструкции из стали и железобетона составляют около 24 евро в год. Если же заменить их КМ, то это позволяет сэкономить 95% затрат на эксплуатацию". Впрочем, без применения КМ многие производители вообще не смогли бы обойтись. Так, в новом суперлайнере компании Airbus - A380 - на долю КМ в

общем весе самолета приходится почти 35%.

По мнению Андрея Ушакова, в России использование КМ, в частности при строительстве инфраструктуры, - не столько инженерная новинка, сколько необходимость (с учетом требований к долговечности). Растет использование КМ в производстве емкостей и автомобилестроении, в авиации. А малая доля использования КМ в российской промышленности связана с тем, что многие производства, созданные еще в советские времена, сейчас закрыты. В то же время импортные материалы достаточно дороги. Но именно это и дает основания говорить о перспективности появления отечественных производителей. "По уровню роста потребления мы находимся в лидерах вместе с Китаем", - говорит Андрей Ушаков.

Отечественные производители КМ - выходцы из ВПК, они пока сторонятся публичности. Тем не менее все шансы занять рынок у них есть. Коммерческих фирм на рынке пока около десяти, говорит Андрей Ушаков, но у них хороший задел за счет накопленных советских исследований и разработок. "И проблема не в технологиях, а во внедрении, - говорит он. - В США в этой отрасли работают тысячи небольших фирм с оборотом примерно в сотни миллионов долларов. Каждый год открываются сотни компаний, выживают две-три, но за счет этого обеспечивается глубокое проникновение материалов". В России необходимо, скорее, пойти по европейскому пути. Чтобы преодолеть инерцию использования традиционных материалов, необходимо создание структур, которые бы занялись внедрением КМ.

Как замечает главный редактор специализированного издания "Композитный мир" Наталья Лукичева, российским компаниям не так уж далеко до западных коллег. Технологии достаточно просты, а первоначальные инвестиции значительно ниже, чем в других отраслях. Вот только отечественные нефтехимики не стремятся производить такое сырье для КМ, как смолы, стеклопластики, углепластики, ведь спроса на него в начале 90-х годов практически не было. Но, по мнению Натальи Лукичевой, это не станет проблемой для развития российского рынка КМ. Сейчас крупнейшие химкомбинаты делают ставку на производство полимеров, которые востребованы рынком. "Но в мировой практике это и было шагом к последующему развитию производства композитов", - говорит она.

*Даниил ШАБАЛОВ*

*источник: газета "RBC Daily"  
18.04.07*

## ЗАДАНИЕ НА ВЫРОСТ

### **Концерн ПВО "Алмаз-Антей" начинает работать над перспективным зенитно-ракетным оружием нового поколения.**

Февральское выездное заседание Военно-промышленной комиссии при правительстве России в концерне ПВО "Алмаз-Антей" (на базе Научно-производственного объединения "Алмаз" имени академика А.А. Расплетина) стало, без преувеличения, знаковым. Руководители оборонной промышленности, которых возглавлял первый вице-премьер Сергей Иванов, и ведущие специалисты страны в области зенитно-ракетного вооружения единогласно одобрили постановку в боевой строй Российской армии зенитной ракетной системы С-400 и поручили концерну "Алмаз-Антей" начать разработку перспективной единой системы зенитно-ракетного оружия (ЕС ЗРО) ПВО-ПРО пятого поколения.

Почему эту работу поручили именно "Алмазу-Антею"? Ответить на этот вопрос сравнительно просто.

Концерн ПВО "Алмаз-Антей", созданный в 2002 году, является крупнейшим холдингом оборонно-промышленного комплекса России. Он занимается разработкой, производством, модернизацией, ремонтом и утилизацией систем, комплексов и средств ПВО и нестратегической ПРО. Объединяет более 40 конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов и заводов, где работают около 90 тыс. человек. Из них 113 докторов и 650 кандидатов наук. Основу развития техники, которую выпускает концерн, заложили такие выдающиеся ученые и конструкторы, как академики Александр Расплетин, Вениамин Ефремов, Борис Бункин, Анатолий Савин и другие. Под их руководством разработаны и созданы системы ПВО дальнего, среднего и ближнего радиуса действия. Такие знаменитые, как "сухопутные" зенитно-ракетные системы С-400 "Триумф", С-300ПМУ2 "Фаворит", С-300ПМУ1, С-300ВМ ("Антей-2500"), С-200, "Бук-М1-2", "Бук-М2", "Печора-2А", "Оса-АКМ", "Тор-М1", "Тунгуска-М1", "Шилка", морские - "Риф-М", "Штиль-1", "Клинок", "Гибка". А еще интегрированные ракетные системы CLUB-N, CLUB-S, CLUB-M, радиолокационные станции и средства управления и связи различного назначения.

Продукция военного назначения концерна ПВО является весьма востребованным товаром на международном рынке вооружений. Она не только вполне конкурентоспособна по сравнению с зарубежными аналогами, но и по своей эффективности, ряду тактико-технических характеристик и стоимости значительно превосходит их. Согласно рейтингу Центра анализа стратегий и технологий, по итогам работы 20 крупнейших предприятий российского оборонно-промышленного комплекса в 2005 году концерн ПВО "Алмаз-Антей" стал абсолютным лидером продаж с совокупной выручкой около 50 млрд. рублей, а его портфель заказов на ближайшие несколько лет оценивается в 5-6 млрд. долларов. Самая последняя разработка концерна ПВО "Алмаз-Антей" - ЗРС С-400 "Триумф", которую уже называют лучшей системой противоздушной и противоракетной обороны XXI века. По зоне поражения, огневой производительности и помехозащищенности она существенно отличается от предшественницы - С-300ПМУ2: дальность действия и огневые возможности "четырёхсотки" примерно вдвое выше, чем у

"трехсотки". По своим характеристикам эта система значительно превосходит и последние модификации широко разрекламированного американского "Пэтриота". И это не просто слова, а реальные факты, которые подтверждены серией государственных и войсковых полигонных испытаний.

Перспективные разработки "Алмаза-Антея", как говорят его специалисты, связаны с созданием высокопотенциальных радиолокационных наземных средств, ракет большой дальности действия и больших высот перехвата, то есть с тем, что определяет будущее противоздушной и противоракетной обороны.

Первый заместитель председателя правительства РФ Сергей Иванов на том памятном заседании Военно-промышленной комиссии подчеркнул, что оружие, созданное в стенах концерна, долгие годы стояло и продолжает стоять на защите неба России, ее союзников и друзей. "Но сегодня мы должны думать о перспективе, - сказал он. - Нам необходимо незамедлительно приступить к разработке единой системы зенитного ракетного оружия ПВО-ПРО уже 5-го поколения". Именно на ее основе в дальнейшем и должна быть создана система воздушно-космической обороны, которая объединит в себе информационные, огневые и управляющие средства противоздушной, противоракетной и противокосмической защиты.

В концерне ПВО "Алмаз-Антей" считают, что единую систему зенитного ракетного оружия пятого поколения невозможно создать без использования базовых и критических технологий в области материаловедения, информатики, нанотехнологий, вычислительной техники и других прорывных областей современной науки. А значит, для этого требуется объединить усилия государства, его инновационные и интеллектуальные возможности, консолидировать финансовые, научно-технические, технологические и производственные ресурсы с целью придания необходимого импульса работам по созданию перспективной системы.

Это мнение, судя по всему, разделяет и руководство страны. Не случайно было принято решение дополнительно включить в состав концерна ПВО ряд конструкторских бюро и производственных объединений радиоэлектронной промышленности, которые вместе с другими предприятиями "Алмаза-Антея" будут работать над системами ПВО-ПРО пятого поколения. Эта работа требует объединения трех научных школ в единое конструкторское бюро, перехода от универсальных производств, типичных для оборонных предприятий вчерашнего дня, к специализированным технологическим центрам и внедрения современной информационной системы управления.

В концерне ПВО уверены, что проблема, которую поставило перед ним правительство, - создание вооружения и военной техники нового поколения - по силам его коллективу. Она будет для "Алмаза-Антея" интеллектуальным и технологическим вызовом, но одновременно и заданием на вырост.

*Виктор ЮЗБАШЧЕВ*

*источник:  
газета "Независимое военное обозрение"  
27.04.06*

## 860 МЛРД. РУБЛЕЙ НА АВИАДВИГАТЕЛИ

### Предлагается инвестировать до 2025 года.

Если объединение авиастроительных предприятий практически завершилось, то к реорганизации двигателестроительной отрасли чиновники приступают только сейчас.

Предполагается, что концепция реформы будет определена уже в ближайшие месяцы. Один из вариантов реорганизации отрасли, разработанный Центральным институтом авиационного моторостроения (ЦИАМ), комиссия по реформированию двигателестроения рассмотрит 20 мая.

В соответствии с этой концепцией двигателестроение предполагается объединить в три корпорации. Кроме того, ожидается, что до 2025 года отрасль получит 860 млрд. руб. инвестиций, причем объем внебюджетного финансирования составит от 20 до 45%.

Как отмечается в материалах к заседанию (они имеются в распоряжении РБК daily), сейчас отрасль находится в системном кризисе, ведь двигателестроение теряет свои позиции даже на внутреннем рынке. Так, сейчас российские авиакомпании эксплуатируют более ста самолетов западного производства, выполняющих 34% объема пассажирских перевозок.

При этом практически на всех современных отечественных самолетах и вертолетах предполагается установка двигателей зарубежного производства, в ряде случаев - на безальтернативной основе. В результате годовой объем продаж продукции 40 российских двигателестроительных предприятий составляет 60 млрд. руб., при загрузке мощностей по гражданской продукции он составил 39%.

Между тем разработчики программы рассчитывают, что в результате реорганизации отрасли к 2015 году объем продаж вырастет до 123 млрд. руб., а к 2025 году - до 184 млрд. руб. Одним из главных направлений развития отрасли называется завершение разработки двигателя пятого поколения, что позволит преодолеть кризис как в гражданской, так и в военной авиации и занять на мировом авиационном рынке 15-20%.

Ожидается, что основной продукцией отрасли до 2015 года станут двигатели семейства АЛ-31Ф (для самолетов Су-27, Су-30, Су-35 и др.), "Изделие 117" (для самолета пятого поколения), семейство РД-33 (для МиГ-29 J-7 (КНР)), АЛ-57 (для Як-130). После 2015 года основной упор будет сделан на двигатель пятого поколения для ПАК ФА, среднего транспортного самолета. В гражданской сфере до 2015 года будут производиться три семейства двигателей: ПС-90А (для самолетов Ил-96, Ту-204/214, Ил-76, А50), SaM-146 (для SSJ) и ТВ7-117 (для Ил-114, Ил-112, Ми-38). После 2015 года начнется производство перспективных двигателей нового поколения для самолетов МС-21.

В соответствии с разработанной концепцией все производство будет сосредоточено в трех двигате-

лестроительных корпорациях. Первая будет создана на базе ОАО "НПО "Сатурн", ПМК и УМПО, причем предполагается, что 49% в этом объединении будет принадлежать частным акционерам. Вторая корпорация должна будет объединить несколько профильных ФГУПов, в том числе ММПП "Салют" и ОМО им. Баранова, где у государства останется 75%. Еще одна компания будет создана на базе самарских предприятий (СНТК им. Кузнецова, "Моторостроитель") и Казанского МПО.

Авторы концепции отмечают, что до 2025 года отрасль получит 860 млрд. руб. инвестиций, причем объем внебюджетного финансирования составит от 20 до 45%. Из всех бюджетных источников будет направлено 617 млрд. руб., причем 524 млрд. руб. - на безвозмездной основе. Ожидается, что уже в 2008 году объем продаж в отрасли вырастет на 10,9%, до 65,2 млрд. руб., а в 2009-м - на 14,1%, до 74,4 млрд. руб. Бюджетное финансирование в 2007 году составит 23,3 млрд. руб. (из которых 18,2 млрд. руб. - на безвозвратной основе). В 2008 году вложения почти не изменятся.

Основным системным противоречием нынешнего двигателестроения является разъединенность площадок по модернизации и производству основного бестселлера - двигателя АЛ-31, считает замгендиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Сложилось два центра его развития - НПО "Сатурн" и ММПП "Салют" - и два центра производства - ММПП "Салют" и УМПО. Ликвидация этого противоречия является, пожалуй, главной задачей первого этапа реструктуризации моторостроительной отрасли", - отмечает эксперт. По его словам, в этом треугольнике наблюдается структурообразующий отраслевой конфликт между НПО "Сатурн" и ММПП "Салют".

*Сергей СТАРИКОВ*

*источник: газета "RBC Daily"  
16.04.07*



Официальная web-страница Клуба  
авиастроителей:  
**WWW.AS-CLUB.RU**

## КАК МИГОМ ОТМЫЛИ БЮДЖЕТНЫЕ ДЕНЬГИ

### Дело о пропавших неизвестно куда миллионах.

В последнее время в центре внимания СМИ вновь оказалась фигура бывшего замминистра финансов Андрея Вавилова. На этот раз всплыла история 1997 года о выделении бюджетных средств в размере 231 млн. долларов государственной компании ВПК "МАПО" на финансирование не существовавшего контракта поставки в Индию истребителей МиГ-29. Основная часть денег бесследно канула в Лету.

### "ПЛОДОТВОРНАЯ" ИДЕЯ

Итак, Верховный суд дал ход запросу Генпрокуратуры о привлечении сенатора от Пензенской области Андрея Вавилова к уголовной ответственности за преступления, предусмотренные статьями 159 ч. 4 и 285 ч. 3 УК РФ (соответственно мошенничество организованной группой в особо крупном размере и злоупотребление должностными полномочиями, повлекшее тяжкие последствия).

Сегодня уже трудно сказать, кому в голову пришла плодотворная идея финансировать несуществующий контракт. Скорее всего, это результат совместных усилий Вавилова и высшего менеджмента только недавно родившейся к тому времени по секретному приказу президента РФ Бориса Ельцина федеральной государственной унитарной компании ВПК "МАПО", под крылом которой добровольно собрались 12 предприятий, в том числе и КБ "Авиабанк". Их добровольность объяснялась просто: они рассчитывали, что им в тот сложный период перепадет что-либо от денег, которые МАПО (бывший завод "Знамя труда") получил за поставку в Малайзию 18 самолетов МиГ-29. Ко времени описываемых событий МАПО уже объединился с ОКБ "МиГ" и стал называться МАПО "МиГ". Это предприятие стало системообразующим в новом холдинге ВПК "МАПО".

Малайзийских денег к тому времени практически не осталось, а жить на что-то надо было. 4 февраля 1997 года председатель ВПК "МАПО" Александр Безруков, бывший коммерческий директор МАПО "МиГ", обращается в правительство РФ о частичном возмещении расходов, связанных с предстоящей поставкой МиГ-29 в Индию. А уже 17 февраля Минфин в лице Вавилова и ВПК "МАПО" в лице Безрукова подписали соглашение, по которому ВПК должны были перечислить запрашиваемые средства.

Скорость решения столь щекотливого финансово-го вопроса вызывает естественное удивление. На эту процедуру в законном бюрократическом порядке уходят месяцы и даже годы, причем в конце концов проситель нередко оказывался ни с чем.

В ВПК молодые менеджеры-остряки называли операцию по выделению многих миллионов долларов под несуществующий контракт "отмывкой бюджетных денег". Сама хитроумная финансовая проводка многократно в разных вариантах описывалась в СМИ. Ее некоторые газеты называли странной, поскольку на выделенные Минфином казенные средства Между-

народной финансовой компанией (МФК) были закуплены облигации внутреннего валютного займа (ОВВЗ), которые якобы поступили на счет ВПК "МАПО" в Уникомбанке. Затем они отправились в путешествие, маршруты которого пролегли через Московский инновационный банк и банк "Кредитный союз". Облигации были реализованы. А большая часть денег, по данным следствия, через подставную компанию исчезла за границей. Мало того, ВПК "МАПО" умудрился выплатить вперед банкирам все оговоренные проценты, хотя выделенным кредитом по существу так и не воспользовался. Но ничего странного в операциях с "взбавками" не было. Эту методику Вавилов отшлифовал в период финансирования ельцинской избирательной кампании.

### ЗА РЕШЕТКОЙ ЦЕЛЕЙ БУДЕТ

Тем не менее эта финансовая возня показалась подозрительной Центральному банку России, а Уникомбанк отказался предоставить ЦБ информацию о сделке. Тогдашний его председатель Сергей Дубинин заподозрил, что облигации похищены. Тем более что на слуху еще был скандал с переменаами в руководстве ВПК "МАПО" и МАПО "МиГ".

Александр Безруков сместил генерального директора МАПО "МиГ" Владимира Кузьмина и взял бразды правления предприятием в свои руки. Его окружение заняло заводоуправление, заблокировало ворота. Безруков сразу же выплатил зарплату, которую сам же задерживал, поскольку финансовые потоки проходили через управляющую компанию, то бишь через ВПК "МАПО".

Дело дошло до Бориса Ельцина, и он уволил обоих: и Безрукова, и Кузьмина. Председателем ВПК "МАПО" назначили Анатолия Мануева, являвшегося до 1991 года генеральным директором МАПО. Именно при нем в 1986 году производство МиГ-29 на предприятии достигло рекордного уровня. Во время ГКЧП он не проявил лояльности к демократам и в декабре после распада Советского Союза был уволен. Кстати, будучи генеральным директором "Российского авиационного торгового дома" (куда он поневоле переместился), он стоял у истоков малайзийского контракта.

После снятия Безрукова его команда разбежалась кто куда. Финансовый директор ВПК "МАПО" Максим Ткачев перешел работать на руководящую должность в ГП ВТФ "Энергия". Эта государственная организация занимается экспортом тепловыделяющих элементов для атомных станций. На счета "Энергии" было переведено около 140 млрд. "старых" (неденоминированных) рублей под договоры на поставку оборудования для двух предприятий ВПК "МАПО", которые, конечно, ничего не получили. Интересно, что при "Энергии" было создано агентство "Сократ", куда перекочевали многие сотрудники ВПК "МАПО", главным образом из службы стратегического анализа. Жили они по тем меркам "кучеряво". Оклады неплохие, издавали журнал "Кто есть кто", присуждали титулы "Человек года" людям, в которых были заинтересованы, учредили даже личную литературную премию. Все это хорошо, но

вопрос в другом: откуда деньги? Предположение, что деньги заработаны в поте лица этими людьми, выглядит фантастичным. Эффект от этой службы, когда она входила в состав МАПО "МиГ", а затем и в ВПК "МАПО", был не то что нулевой, даже отрицательный.

Это отступление, к которому мы еще вернемся, вызвано тем, что Максим Ткачев стал одним из фигурантов этого долгоиграющего дела о 231 млн. долларов. А тем временем Дубинин передал материалы в Генпрокуратуру. Она возбудила уголовное дело, в рамках которого впоследствии были арестованы председатель правления "Кредитного союза" Александр Баранов, председатель правления Московского инновационного банка Илья Сташевский, бывший финансовый директор ВПК "МАПО" Максим Ткачев и председатель ВПК "МАПО" Александр Безруков. Причем последнего задержали где-то на российско-украинской границе. После нескольких допросов Сташевского отпустили под подписку о невыезде и он исчез. Господа Безруков и Ткачев просидели около года.

Анатолий Мануев продержался председателем ВПК "МАПО" всего несколько месяцев. Из-за разногласий с тогдашним вице-премьером и одновременно министром экономики Уринсоном он в ноябре 1997 года подал в отставку и снова возглавил "Российский авиационный торговый дом". Любопытно, что уже после ухода с поста руководителя ВПК автор поинтересовался у Анатолия Сергеевича о судебных перспективах Безрукова. Он ответил, что никаких подписей Александра Безрукова на документах, связанных с перемещением злополучного кредита, нет. "А что же он тогда сидит?" - не удержался я от вопроса. "Пусть Саша посидит, целей будет", - ответил Мануев.

Еще в бытность Мануева руководителем ВПК "МАПО" на должность его заместителя по экономике и финансам пришел Владимир Шилов. Он стал раскручивать "серую" цепочку и воссоздал в деталях схему движения бюджетного кредита. Попутно ему удалось раскрыть и увод денег Ткачевым на новое место своей работы. С "Энергией" договорились, что "должок" должен быть возвращен ВПК "МАПО". Вернули его или нет, сегодня вряд ли кто вспомнит.

## СУДЕБНЫЙ ДЕТЕКТИВ

Но в отношении 231 млн. долларов Шилов, комментируя сообщения об аресте бывшего зампреда ВПК "МАПО" Максима Ткачева, заявил: "Мы обязаны вернуть деньги государству независимо от того, как они были похищены". По словам Шилова, миллионы "зеленых" в ВПК "МАПО" были всего лишь один день, так как ушли затем на другие банковские счета, а ВПК потеряло на этой финансовой афере 449 млрд. рублей в ценах 1997 года.

Владимир Шилов также заверил, что в дальнейшем аналогичная ситуация вряд ли возможна, "так как выделения таких средств под несуществующий контракт больше никогда не произойдет". По мнению Шилова, погасить долги перед государством помогут поставки МиГ-29 за рубеж, поскольку уже в этом месяце (то есть в сентябре 1997 года) ВПК "МАПО" может подписать второй за последнее время контракт (месяцем раньше был заключен контракт на поставку трех МиГ-29 в Перу). Увы, эта надежда не оправдалась.

Такую позицию - платить по чужим счетам - можно объяснить давлением сверху. Кто-то должен вернуть бюджетные деньги. Не Вавилон же.

Минфин сделал, как говаривал всенародный приватизатор, "сильный ход": подал на ВПК "МАПО" в арбитражный суд Москвы. Последний, хорошо зная, что Генеральная прокуратура ведет следствие и что уже произведены аресты, вынес решение взыскать с ВПК "МАПО" вышеозначенные миллионы в пользу Минфина. ВПК "МАПО" подало кассацию, но не смогло оплатить пошлину, а суд отказался подождать. Решение быстро передали в Министерство юстиции, а оттуда - в службу судебных приставов для исполнения. Письмо датировано 12 октября.

Подобная оперативность была, наверное, не случайной. И в тот же день в "ВПК" МАПО пожаловал некий Алексей Белобоков. Он отрекомендовался членом экспертного совета службы судебных приставов при Минюсте РФ и исполнительным директором ООО "Редан-плюс", имеющего официальные документы на право исполнения решений судебных органов, в частности - арбитражных судов. Решения эти касаются главным образом емких дел, где фигурируют большие материальные ценности, результаты крупных аукционов. Причем "Редан-плюс" располагалось не где-нибудь, а в весьма престижном месте - в самом "Президент-отеле".

Поскольку денег у ВПК "МАПО", чтобы возместить принесенный государству ущерб, нет, г-н Белобоков предложил великодушную услугу: он скотит 40% долга, это в его возможностях, за "небольшую" плату - 10 млн. долларов. Но ведь и 10 миллионов надо как-то списать, поэтому был предложен вариант "договора прикрытия" между ВПК "МАПО" и некой "Финанс-медиа" за якобы оказанные последней услуги.

Владимир Шилов известил своего начальника Анатолия Мануева, и было решено поставить в известность правоохранительные органы. И когда Белобоков положил в карман первый взнос в сумме 300 тыс. долларов, его задержали на выходе одного из офисов ВПК "МАПО". При обыске в "Президент-отеле" в числе интересных для правоохранительных органов находок была обнаружена печать еще одной расположившейся в том же здании фирмы - "Финанс-медиа", на счета которой должны были поступить 10 млн. долларов и хозяином которой г-н Белобоков по формальным признакам как бы не являлся.

Было возбуждено уголовное дело, которое поручили вести старшему следователю по особо важным делам Генеральной прокуратуры Владимиру Елсукову. Именно он "раскрутил" дело по ВПК "МАПО". На его счету не один процесс по взяткам. По словам Елсукова, г-н Белобоков действовал не в одиночку. Этим занималась организованная преступная сеть.

Любопытно, что при аресте у г-на Белобокова было изъято удостоверение советника Министерства юстиции - отнюдь не поддельное. Он входил в состав экономического совета Минюста.

## КАДРОВАЯ ЧЕХАРДА

В ноябре 1997 года из-за разногласий с Уринсоном уходит Анатолий Мануев. На его место временно назначается Григорий Немов, сменивший в свое время Владимира Кузьмина на должности генерального директора МАПО "МиГ". А перед новым, 1998 годом, 29 декабря, согласно приказу по Министерству экономики председателем ВПК "МАПО" становится Владимир Кузьмин. Но кадровая чехарда не вносит ясности. Похищенных денег нет. В ВПК "МАПО" пошли слухи о



банкротстве. Тогда это посчитали оптимальным выходом. Ведь что такое ВПК "МАПО"? Только управляющая компания, в собственности которой канцелярская мебель и компьютеры клерков в одном из двух зданий бывшего Минавиапрома в самом центре Москвы, в Уланском переулке, невесть как доставшемся ВПК "МАПО". Причем пятый этаж был уступлен из-за финансовых трудностей банку "Менатеп".

Ну, обанкротится ВПК "МАПО". Изымут судебные приставы столы, стулья, старые компьютеры, используемые вместо пишущих машинок. А главного производителя самолетов - МАПО "МиГ", то есть дочернего предприятия, это не коснется. На его счетах и цента не ночевало из этих 231 млн. долларов. И Кузьмин, еще будучи генеральным директором МАПО "МиГ", открыто и настойчиво шел к выходу из ВПК "МАПО" - не оправдавшего себя "дитя" молодых тщеславных менеджеров. И лицензия на внешнеэкономическую деятельность у МАПО "МиГ" сохранялась. Кстати, МАПО еще до объединения с ОКБ "МиГ" первым в стране получило такую лицензию. Поэтому Безруков и сместил Кузьмина. Правда, как говорится, на свою голову он нашел приключение.

Но если обанкротить ВПК "МАПО", кто же возместит деньги? Как ни цинично наше время, так запросто их, видимо, трудно списать.

На смену Кузьмину в феврале 1999 года назначает-ся Николай Никитин из АВПК "Сухой". Он проводит реорганизацию и лишает МАПО "МиГ" юридической самостоятельности. Теперь завод и ОКБ - подразделения ВПК "МАПО" и, следовательно, они становятся тоже заложниками денег, которых никогда не видели. А в декабре 1999 года в связи с 60-летием ОКБ "МиГ" ВПК "МАПО" распоряжением правительства РФ, подписанным Владимиром Путиным, в то время еще премьер-министром, переименовывается в РСК "МиГ".

### ТРОГАТЬ НЕ ВЕЛЕНО

В последнее время в орбиту дела о 231 млн. долларов был вовлечен и бывший премьер Михаил Касьянов. Правда, само дело несколько лет назад благополучно развалили. Приложил к этому руку и тогдашний генпрокурор Устинов, не велевший трогать Вавилова. Следователь Паранов прекратил дело против господ Безрукова и Ткачева за отсутствием в их действиях состава преступления, решив, что "направлять это дело в суд без обвиняемого Вавилова нет смысла".

Еще ранее из-под уголовной ответственности был

выведен глава "Кредитного союза" Александр Баранов, у которого обнаружилось "органическое поражение головного мозга". Владимира Елсукова, раскрутившего дело, в 2000 году "ушли".

Нет у власти Михаила Касьянова, который требовал от Никитина отдать территорию завода (а он в центре столицы) своим людям, в обмен на списание долга.

И вот сегодня дело о 231 миллионе, лежавшее под сукном несколько лет, извлечено на свет. Деньги, видимо, как и рукописи, не горят. Они лишь перетекают из одного кармана в другие. В данном случае - из государственного в личные.

### НЕТ НА ТО ОТВЕТА

Любопытное интервью прозвучало недавно на ТВ. Корреспондент побывал в гостях у Вавилова в Лос-Анджелесе на великолепной вилле, где он проходил курс реабилитации после тяжелой операции и еще не мог вернуться в Россию. Климат Тихоокеанского побережья США пошел явно на пользу Андрею Петровичу, и выглядел он, как говорят в Штатах, на миллион долларов. (Это не относится к его личному состоянию, просто так американцы традиционно оценивают свой внешний вид.)

Вавилов считает, что прокуратура сегодня взяла моду приставать к сенаторам, депутатам и прочим богатым людям. Чем больше, убежден сенатор Вавилов, во власти богатых людей, тем меньше они будут воровать.

Согласно Вавилову, он за пять лет работы замминистра финансов нажил много врагов за то, что не давал махинаторам разворовывать бюджетные деньги. А относительно исчезновения миллионов для МиГа Вавилов ответил, что никто их не похищал, а в Индию на эти деньги поставили не МиГ-29, а какие-то другие самолеты, но он здесь ни при чем. И доллары перетекли из одного государственного кармана в другой государственный карман.

Сразу же возникает вопрос, а на фига такие конспиративные сложности, что концов этих денег так и не могут найти? И какие это самолеты были поставлены Индии вместо МиГ-29? Почему же их тогда до самого последнего времени требовали с РСК "МиГ"?

*Валерий РОДИКОВ*

*источник:  
газета "Независимое военное обозрение"  
20.04.07*

## КОРАБЛЬ УЧИТСЯ ЛЕТАТЬ

### Разработчики океанских лайнеров заимствуют идеи у авиастроителей.

Авиационные технологии постепенно переключаются в судостроение. Прежние конструкции, применяемые человечеством уже не одну тысячу лет, уже не могут удовлетворять потребности индустриального общества. Потребовались корабли, обладающие более скоростными характеристиками. Их разработки ведутся во многих странах мира. Как отмечают специалисты, первые грузовые суда, выполненные с применением

авиационных технологий, должны выйти из цехов предприятий в течение ближайшего десятилетия.

В марте этого года американская компания Maritime Flight Dynamics начала испытания нескольких образцов корабля нового поколения Sea Phantom. При его проектировании инженеры фирмы использовали опыт авиастроителей, накопленный при создании самолетов, у которых корпус является одним большим несущим крылом. (Именно такая схема была реализована в революционном бомбардировщике-невидимке B-2). "Вода - это такая же среда, как и воздух, и в ней

действуют в точности такие же законы механики, - рассказывает главный инженер проекта, основатель компании Maritime Flight Dynamics Дэвид Борман. - Подводные крылья использовались и ранее, но их применение было связано с рядом трудностей. Мы пошли по другому пути и предложили использовать в качестве крыла сам корпус аппарата. Подъемная сила у Sea Phantom обеспечивается изменяемой конфигурацией самого корпуса, что позволяет ему развивать бешеную скорость даже при очень опасных волнах".

Разработка корабля началась в середине 90-х годов. На работы было затрачено примерно 1,2 млн. долл. И несколько образцов уже выкатились со ступеней завода. Sea Phantom похож скорее на выходца из бездны - морского дьявола или на какое-то неведомое животное, чем на творение рук человеческих. Покрытые черные формы, как у кита, заворачивают случайных свидетелей испытаний. 10-метровый аппарат рассчитан на пятерых членов экипажа. А 500-сильный двигатель позволяет ему развивать скорость до 190 км/ч. При достижении скорости 50 км/ч конфигурация корпуса меняется и в пространстве между днищем и водой создается подъемная сила. Вес корабля снижается, и он отрывается от поверхности. Чтобы удержаться на траектории движения, из днища выдвигаются 1,8-метровые лыжи, которые используются в качестве рулей. Как заявляют производители, чем выше скорость корабля, тем меньше объем потребляемого им топлива. Летя над водой, судно затрачивает горючего в пять раз меньше. "Новые технологии в судостроении на некоторых больших судах уже позволяют снизить сопротивление воды до 25%, - сказал РБК daily помощник директора по связям с общественностью ЦНИИ судостроения им. академика Крылова Андрей Романченко. - И в первую очередь эти разработки опробуются в военных программах".

Американская компания M Ship Co. по заказу ВМФ США ведет разработку необычного военного корабля M80 Stiletto. Его 24-метровый корпус полностью выполнен в форме тримарана из углеродных композитов и различных видов пластмасс. Нижняя часть корпуса спроектирована также в форме несущего крыла. Из-за чего Stiletto способен не только нестись над водной гладью на максимальной скорости около 100 км/ч, но и оставлять за собой небольшой кильватерный след. Дело в том, что суда, созданные по технологии "стелс", обнаруживаются радарными по широкому кильватерному следу. Уменьшение следа соответственно способно снизить его радиозаметность.

На борт Stiletto может взять 5 т груза или 12 морских пехотинцев с полной выкладкой и даже несколько беспилотных летательных аппаратов. Предназначен он для проведения секретных операций в тылу противника. Стоимость Stiletto составляет 6 млн. долл., и по итогам испытаний будет решаться вопрос о принятии корабля на вооружение флота США.

Но, пожалуй, самый экстравагантный проект реализовала новозеландская компания Earthrace. Судно с одноименным названием также имеет крылья и способно не только двигаться с высокой скоростью, но и при волнении моря прокалывать волны насквозь. Заостренный, будто стрела, тримаран относится к типу так называемых "протыкашек". Его нос специально имеет небольшую плавучесть, и при накатывании волны он практически не поднимается вверх, а пробивает ее. В этом году четыре смельчака пытались побить на корабле рекорд скоростной кругосветки и обогнуть земной

шар всего за 65 дней, побывав при этом в целом ряде портов Тихого, Индийского и Атлантического океанов. Но после нескольких недель путешествия около берегов Южной Америки ночью судно натолкнулось на рыбацкую лодку и потопило ее. Погиб человек. И до завершения расследования корабль и его члены экипажа оказались под арестом в Гватемале.

"Проект судна, прокалывающего волны, существует и в России, - продолжает Андрей Романченко. - Он разработан в Центральном НИИ судостроения в Санкт-Петербурге". Корабль с рабочим названием WPO тоже предлагается делать как тримаран с длинным центральным носом. Правда, грузоподъемность российского "протыкателя" побольше новозеландского аналога. На борт он может принять до 450 пассажиров. Однако из-за больших размеров скорость корабля снизилась до 70 км/ч.

"Чем больше корабль, тем выше сопротивление воды, что ведет к сокращению скорости, - отмечает в беседе с РБК daily главный конструктор фирмы-разработчика экранопланов ЗАО "КБ Термоплан" Юрий Ишков. - Чтобы преодолеть этот конструктивный недостаток, инженеры поднимают корабли еще выше в воздух. Помочь в этом может так называемый экранный эффект, реализованный в кораблях-самолетах, то есть в экранопланах".

Российская компания ЗАО "КБ Термоплан" взялась за проектирование, возможно, самого большого экраноплана в мире - грузоподъемностью 2 тыс. т. По словам г-на Ишкова, он представляет собой симбиоз уже существующего самолета "Руслан" и морского тримарана. Расчетная скорость такого судна уже превышает 500 км/ч. Основу экраноплана составляют три фюзеляжа от "Руслана", накрытые сверху прогулочной палубой. Основные грузовые отсеки и каюты пассажиров размещаются в корпусах самолетов. Крылья, создающие экранный эффект, тоже применены от "Руслана". По оценкам разработчиков, это сильно удешевит конструкцию. В пассажирском варианте экраноплан способен взять на борт более 1,5 тыс. пассажиров. Военный же образец может переоборудоваться в скоростной авианосец, хранящий в своем чреве до 25 самолетов.

Кроме этого экранопланы разрабатываются в Нижнем Новгороде на судостроительном заводе "Волга". Их детище - экраноплан "Спасатель" - имеет водоизмещение больше 400 т и развивает крейсерскую скорость до 550 км/ч. Дальность плавания-полета - до 3 тыс. км. "Классические суда, выполненные по схеме "лодка", уже подошли к венцу своего развития, - поясняет Юрий Ишков. - Слишком низкие скорости уже не всегда удовлетворяют заказчиков. Самолеты обеспечить гигантский грузопоток не в состоянии. Их место должны занять грузовые экранопланы, которые могут поднимать в 10-20 раз больший вес и двигаться со скоростью, сравнимой с самолетной. Существующие образцы могут преодолевать волнение моря до шести баллов. И по нашим расчетам, первые грузовые экранопланы должны появиться на морях через 6-10 лет".

Владимир ГАВРИЛОВ

источник: газета "RBC Daily"  
12.04.07

## SUPERJET ПЕРЕКРЫЛ BOMBARDIER ДОРОГУ В КАЗАНЬ

### АК "Татарстан" пристраивает канадские самолеты на зарубежные рынки.

Национальная авиакомпания "Татарстан" ищет зарубежных арендаторов для канадских самолетов Bombardier, которые она приобрела для обновления своего парка. Как пояснил "Вид" генеральный директор АК "Татарстан" Магомед Закаржаев, поиски альтернативных рынков использования лайнеров связаны с проблемами их сертификации в России. Эксперты не исключают, что авиационные власти намеренно тормозят сертификацию CRJ 900, который является прямым конкурентом активно лоббируемого российским правительством самолета SuperJet-100.

Вчера генеральный директор ОАО "Авиакомпания "Татарстан" Магомед Закаржаев рассказал "Вид", что АК приступила к переговорам с потенциальными зарубежными эксплуатантами авиатехники по поводу передачи им в аренду канадских самолетов Canadian Regional Jet (CRJ) 900. Первые два из них АК должна получить в рамках контракта уже в апреле, остальные четыре - до конца этого года. Контракт на поставку шести новых региональных самолетов CRJ 900 ОАО "Нур-авиа" (является владельцем АК "Татарстан") и канадская Bombardier Aerospace подписали в ноябре прошлого года в Казани. Сумма контракта составляет \$138 млн. (без учета таможенных и других платежей) при стоимости одного самолета в \$23 млн. Стороны предусмотрели также опцион на покупку 4 CRJ 900, поставка которых запланирована на 2008 год.

АК "Татарстан" является базовым авиаперевозчиком Татарстана. В парке АК 6 самолетов Як-42, 1 - Як-40, 3 - Ту-154, 4 - Ту-134 и 2 - Ан-24.

Среднемагистральный пассажирский самолет для местных авиалиний CRJ 900 производства компании Bombardier рассчитан на перевозку 86-90 пассажиров, дальность полета - 3,7 тыс. км, крейсерская скорость - 850 км/ч.

По словам Магомеда Закаржаева, ОАО "Нур-авиа" уже внесло предусмотренный контрактом авансовый платеж на поставку самолетов, остальную сумму готовится внести до конца этого года. Планировалось, что CRJ 900 пойдут на замену устаревшим самолетам "Татарстана", прежде всего Ту-134 и Як-42. Таким образом, в результате всей сделки АК рассчитывала обновить свой авиапарк почти на две трети.

Однако эти планы оказались под угрозой срыва. Как пояснил Магомед Закаржаев, компания вынуждена искать для эксплуатации CRJ 900 зарубежные рынки из-за возникших проблем с сертификацией канадского самолета.

Дело в том, что семейство CRJ не сертифицировано для эксплуатации в России, казанский контракт стал первой российской сделкой по покупке этих самолетов. Производитель должен получить в Межгосударственном авиационном комитете (МАК, Москва) сертификат типа воздушного судна, дающий CRJ право на осуществление полетов в РФ. Участники сделки полагают, что проведение этой процедуры не займет много

времени (два-три месяца) и не повлияет на планы АК по обновлению своего авиапарка. "Bombardier уже имеет российский сертификат типа на свой самолет Challenger, два из которых эксплуатируются в нашей республике, так что у компании вряд ли возникнут проблемы с получением сертификата для CRJ 900", - говорит "Вид" заместитель руководителя Татарского управления Росавианадзора Владимир Щербаков. Магомед Закаржаев считал, что Bombardier сможет завершить сертификацию в начале этого года.

"Заявка на сертификацию канадского самолета в соответствующие органы отправлена давно, но они (МАК - "Вид") не предпринимают для этого никаких действий", - сказал гендиректор АК "Татарстан". Он отметил, что официального отказа на проведение сертификации CRJ от МАК не было, но не исключил, что процедура может затянуться на год или более, что обесценит сделку. Поэтому АК решила искать альтернативные рынки для использования приобретаемых самолетов. Магомед Закаржаев не уточнил, с компаниями каких стран ведутся переговоры об аренде самолетов, отметив лишь, что интерес к CRJ 900 на зарубежных рынках "очень большой".

В МАК не стали комментировать ситуацию с сертификацией Bombardier. По информации источников "Вид", в Bombardier считают, что их самолеты не получают российскую сертификацию.

Участники рынка не исключают, что проблема Bombardier связана с активно лоббируемым сейчас российским правительством проектом регионального самолета Sukhoi SuperJet-100 (SSJ), реализуемым ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС, дочерняя компания госхолдинга "Сухой"). "Bombardier и SuperJet являются прямыми конкурентами по эксплуатационным и ценовым характеристикам (вместимость SSJ - 75-95 мест, каталожная цена - от \$27 млн. - "Вид"), поэтому неудивительно, что власти не хотят "пускать" канадский самолет в Россию перед началом запуска своего проекта", - сказал "Вид" представитель одной из авиакомпаний. "При выборе самолета местному авиаперевозчику стоило учесть политику в области авиастроения, которая в последнее время направлена на обеспечение компаний воздушными судами отечественного производства", - считает председатель Совета директоров группы компаний "Тулпар" Азат Хаким. При этом эксперты указывают, что АК "Татарстан", даже при желании купить SuperJet, уже не сможет сделать это быстро. По планам ГСС, серийный выпуск SSJ начнется в 2008 году. Первые 30 самолетов по контракту с ГСС получит "Аэрофлот" (поставки начнутся в ноябре 2008 года), 10 самолетов заказала "ФЛК", 15 - AirUnion, 6 - "Дальавиа". На прошлой неделе старший вице-президент ГСС Максим Гришанин заявил, что компания обеспечена контрактами на период с 2008 по 2010 годы и в настоящее время "принимает заказы на конец 2010 года и далее".

Татьяна НИКОЛАЕВА

источник: газета "Время и деньги"  
12.04.07

## РОССИЯ И ИНДИЯ ОБМЕНЯЛИСЬ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ

### Чтобы заключить новый контракт на \$1,6 млрд.

ФГУП "Рособоронэкспорт" подписало контракт стоимостью более \$500 млн. на поставку 18 истребителей Су-30МКИ в Индию с условием выкупа у нее по цене с учетом амортизации 18 бывших в эксплуатации Су-30К. Это позволит в ближайшее время заключить еще одно соглашение с Индией на поставку дополнительных комплектов для сборки истребителей на \$1,6 млрд. Однако перед "Рособоронэкспортом" встает проблема перепродажи Су-30К. Отраслевые эксперты предполагают, что самолеты могут быть поставлены в Африку или на Ближний Восток.

О том, что на днях ФГУП "Рособоронэкспорт" заключило контракт на поставку в Индию 18 истребителей Су-30МКИ, сообщили источники в авиатрасле. При этом Россия обязалась выкупить по остаточной стоимости у Индии 18 бывших в эксплуатации Су-30К, поставленных в 1997-1999 годах. Каждый из этих самолетов имеет налет около 1,5 тыс. часов, требует капитального ремонта и оценивается примерно в \$12 млн. Новый самолет Су-30МКИ стоит около \$40 млн., поэтому общая стоимость сделки оценивается примерно в \$504 млн. В "Рособоронэкспорте" от официальных комментариев по поводу контракта отказались.

Переговоры по этому контракту велись с конца 2005 года. Изначально планировалось, что 18 истребителей Су-30К Россия у Индии выкупит в 2006 году и перепродает их Белоруссии. Тем самым у Белоруссии была бы возможность увеличить парк тяжелых истребителей своих ВВС вдвое.

Впрочем, по неофициальной информации, на самом деле могла обсуждаться продажа партии истребителей Су-30К через Белоруссию в Сирию или Эритрею. Однако в конце декабря 2006 года между Москвой и Минском обострились отношения из-за цен на российский газ, поэтому схема сорвалась. А в марте Минск официально опровергал информацию о поставках через белорусские фирмы российского вооружения в страны Ближнего Востока. Представитель совбеза Белоруссии Владимир Нестерович назвал это "не первой и не последней попыткой дискредитировать Белоруссию в глазах международной общественности".

Тем не менее НПК "Иркут" заранее привлек под строительство 18 самолетов для Индии банковские кредиты. Поэтому, как ранее заявлял президент НПК "Иркут" Олег Демченко, к февралю (то есть еще до подписания контракта) было сделано 12 из 18 машин. Полностью поставить самолеты "Иркут" сможет до конца этого года.

Заключение сделки разморозит переговоры по другому соглашению - на продажу в 2008-2010 годах за \$1,6 млрд. Индии дополнительных 40 комплектов для лицензионной сборки Су-30МКИ. В феврале главнокомандующий ВВС Индии маршал авиации Шашиндра Пал Тьяги говорил, что контракт будет

подписан "до окончания марта". Но индийская сторона потребовала от России сначала подписать соглашение по ранее начатым переговорам о замене 18 Су-30К. В свою очередь, замгендиректора ФГУП "Рособоронэкспорт" Виктор Камардин в феврале уточнил, что 40 истребителей Су-30МКИ будет поставлено в рамках первой фазы лицензионной сборки этих машин: в виде технологических комплектов, представляющих почти полностью собранные самолеты. Их финальная сборка пройдет на заводе корпорации HAL в городе Насик.

Между тем перед "Рособоронэкспортом" стоит новая задача - пристроить 18 Су-30К. Эти самолеты не стоят на вооружении российских ВВС, поэтому их нужно перепродать в третьи страны. В НПК "Иркут" и "Рособоронэкспорте" вчера отказались сообщить, куда будут поставлены машины. Независимые эксперты считают, что истребители продадут небогатым странам Африки, Ближнего Востока или Юго-Восточной Азии.

"Стоимость этих самолетов будет невысока, поэтому они могут быть предложены широкому кругу относительно небогатых стран, особенно в Африканском Роге (Эфиопия и Эритрея. - Ъ) и на Аравийском полуострове, где высока вероятность возникновения вооруженных конфликтов", - говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Он отмечает, что, скорее всего, это будет прямая поставка, поскольку, "по косвенным данным, переговоры с Белоруссией о реэкспорте были в начале года прекращены".

Константин ЛАНТРАТОВ,  
Александра ГРИЦКОВА

источник: газета "Коммерсантъ"  
12.04.07



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](http://WWW.AS-CLUB.RU/BULL)

## BOEING В ЧИСТОМ НЕБЕ

### Новый Dreamliner на 20% экономичнее обычных реактивных самолетов.

Через несколько месяцев в небеса над Испанией взмлет новый самолет. Он будет работать только на топливных элементах и легких батареях. Выбросы диоксида углерода, главного виновника изменения климата, и других вредных веществ будут сведены к нулю. Единственным видом отходов будет вода, так что в перспективе Dreamliner станет самым экологически чистым видом авиатранспорта.

Компания, которая возглавляет работу над проектом, - не кто иной, как Boeing - американский авиационный гигант, создавший всемирно известные авиалайнеры Boeing 747. И хотя Boeing не обещает, что в ближайшем будущем топливные элементы смогут обеспечить энергией авиалайнер, который перевозит сотни людей, начало уже положено.

Проект является одним из начинаний мирового авиагиганта по разработке альтернативных видов топлива. Цена авиатоплива неуклонно растет, да и защитники окружающей среды ополчились на авиапромышленность - несмотря на то, что в год она производит всего лишь 1,6% от общего объема выбросов углекислого газа. Это менее одной шестой части выбросов автотранспорта, если верить прошлогоднему докладу сэра Николаса Стерна об изменении климата. Но, по оценкам Стерна, к 2050 году доля вредных выбросов авиапромышленности будет составлять уже 5%, если не принять никаких мер.

Эти цифры хорошо известны авиакомпаниям, ведь они стали козлом отпущения для природоохранных групп, лоббистов и политиков, которые ищут популярности. В прошлом году министр финансов Великобритании Гордон Браун удвоил сбор с пассажиров самолетов - многие оценили это как его желание укрепить свою репутацию защитника окружающей среды.

По-прежнему актуальна угроза торговли лимитами на выбросы углекислого газа и карательных налогов. Более того, развитие авиапромышленности может только подлить масла в огонь. Руководство Boeing полагает, что текущий подъем будет длиться дольше, чем предыдущие, и в ближайшие 20 лет рынок гражданской авиации вырастет до цифры \$2,6 трлн.

Но перспектива найти чашу святого Грааля в виде безопасного источника топлива, на котором могут летать самолеты, не загрязняя окружающую среду, пока еще далека. Boeing и его европейский конкурент Airbus пока бросили свои силы на разработку более безопасных и экономичных самолетов. Глава отдела европейской авиации компании AT Kearney Гарет Эванс говорит, что перед авиапромышленностью стоят три задачи: разработать более экологически безопасные двигатели, более легкие лайнеры и обеспечить полную загрузку каждого судна. Наиболее эффективным стимулом стала бы экономия средств, добавляет он. "Если производители помогут авиалиниям сэкономить деньги, это будет взаимовыгодная ситуация".

Boeing надеется, что ее новое судно 787 Dreamliner - первая техническая новинка за более чем 10 лет - заставит критиков поутихнуть. Разработка пассажирского лайнера средних размеров обойдется примерно в \$5 млрд. Он станет родоначальником целой серии лайнеров Boeing.

Первый самолет еще не собран - он будет явлен публике лишь 8 июля, но на него уже поступили 544 заказа - это рекорд для нового самолета, так что новое судно уже окупилось. Успех Dreamliner также вернул Boeing положение лидера в гражданской авиации. Похожий самолет конкурирующей компании Airbus начнет эксплуатироваться только в 2013 году, через пять лет после запуска нового 787.

Глава проекта 787 Майк Бэр объясняет успех самолета тем, что он, "несмотря на маленькие размеры, обладает большой вместимостью". Дальность полета тоже будет как у крупного лайнера - 3050-7650 морских миль, так что авиакомпаниям смогут организовать прямые рейсы между небольшими городами, сократив число взлетов и посадок.

Но главное отличие 787 - это топливная экономичность. Он расходует на 20% меньше топлива. Этой характеристикой самолет обязан новому двигателю, разработанному компаниями General Electric и Rolls-Royce - треть заслуг в этих 20% принадлежит именно им, - а также использованию легких композитных материалов вместо алюминия, более эффективным системам управления и современным аэродинамическим качествам.

Шумовой след этого самолета на 60% меньше, чем у лайнеров таких же размеров. Другие преимущества достигаются за счет эффективных приемов сборки, которая осуществляется компанией Boeing и ее партнерами в 135 городах по всему миру. Например, при создании цельной секции фюзеляжа из композитного материала компания сэкономила 1500 листов алюминия и до 50 тысяч креплений.

Билл Гловер, управляющий директор департамента экологической стратегии в составе Boeing Commercial Airplanes, говорит, что одним из приоритетов компании являются эффективные технологии. Другими словами, чем легче самолет и чем меньше двигатель, тем меньше нужно топлива. Но компания занимается и другими программами - например, координирует работу Ассоциации переработки материалов воздушных судов, которая занимается повторной переработкой алюминия и углеродного волокна. К настоящему моменту переработано уже 2500 самолетов.

Но, хотя подобные инициативы и приветствуются, снижения расхода топлива на 20% недостаточно, чтобы утихомирить противников авиапромышленности. Средний потребитель, может быть, и откажется летать в отпуск самолетом, но вряд ли кто-то будет готов отказаться от личного автотранспорта. Гловер признает, что авиапромышленность еще не использовала все возможности, чтобы выиграть информационную войну: "Мы много лет ведем работу по улучшению топливной эффективности, но, возможно,

недостаточно широко это рекламируем".

По его словам, критики должны признать, сколь незначительна доля авиации в выбросах парниковых газов. Для авиации год считается удачным, если удалось построить около 1000 самолетов. Автопромышленность производит по тысяче машин каждые несколько минут.

Кроме того, критикам следует обратить внимание на экономический аспект авиации. "Воздушный транспорт - большое благо, - говорит вице-президент по бизнес-стратегии и маркетингу Boeing Майк Кейв. - Это экономический стимул, который обеспечивает ежегодный рост ВВП по всему миру". Все это компания Boeing надеется доказать с помощью нового 787, который сойдет с конвейера в Эверетте, штат Вашингтон, менее чем через три месяца.

### ВСЕ ПАССАЖИРЫ УВИДЯТ ГОРИЗОНТ

При длительных перелетах часто нет ничего более раздражающего, чем попутчик, который мешает спать, не желая опускать шторку на окне. С новым Boeing 787 Dreamliner "битвы за шторку" уйдут в прошлое. Окна в самолете имеют электрохромные стекла, так что степень их затемнения могут контролировать не только пассажиры, но и, в ультимативном порядке, стюарды. Это лишь одно из многих новшеств, которые сделают полет в новом самолете

более комфортным. Воздух в салоне будет более чистым и насыщенным кислородом. В зависимости от количества пассажиров экипаж сможет рассчитать оптимальную степень влажности воздуха. Количество кислорода в нем будет соответствовать высоте в 6 тысяч футов вместо общепринятых ныне 8 тысяч футов. Этим нововведения стали возможны благодаря композитным материалам, которые менее подвержены коррозии и износу и позволяют лайнеру переносить высокую влажность и многократные скачки давления. Новая технология фильтрации воздуха в самолете позволит улавливать пыль, бактерии, вирусы и неприятные запахи. Но первое, что замечаешь, сидя в салоне Dreamliner, - это большие окна, на 65% больше, чем в обычных самолетах. Они расположены немного выше, так что горизонт виден даже со среднего ряда. Сидения тоже стали больше на 4 см. Экипаж получил возможность управлять освещением салона, имитируя дневной свет или ночь.

Первый самолет отправится в рейс в мае следующего года.

*Сильвия ПФАЙФЕР (The Sunday Telegraph)*

*источник: газета "Газета"  
23.04.07*

## КОГДА ОТКРОЮТ НЕБО

### Развитие российского рынка малой авиации тормозит законодательство.

Стараниями Александра Раткина парк российской малой авиации в ближайшем году увеличится на 11 самолетов. Первый самолет компания Раткина собирала два года, следующий - всего шесть месяцев. Сейчас дело пошло еще быстрее.

Александр Раткин закончил юрфак МГУ, работал по специальности, а в 2001-м случайно за компанию с друзьями оказался в аэропорту "Мячково". Совершил первый полет в качестве пассажира и через некоторое время начал учиться на пилота, а потом решил не только летать, но и продавать самолеты. "Парк самолетов российской малой авиации был устаревшим, и я подумал, что многим хотелось бы летать на новых самолетах", - говорит Раткин. Сперва он хотел продавать сертифицированные самолеты иностранного производства, но вскоре отказался от этой идеи: "Пошлины на них более 50%, что невероятно увеличивает цену самолета. К тому же хотелось именно строить самолеты, но поначалу было непонятно, как за это взяться".

Средств, чтобы разработать самолет собственной конструкции, у Раткина не было. Однажды он случайно наткнулся в Интернете на сайт американской компании, продающей так называемые киты (от английского kit - набор, комплект) - комплекты для сборки самолета. Оказалось, киты в Америке предлагают многие компании. "Каждый трехсотый американец имеет маленький самолет. Быть они могут двух категорий: серийного производства и экспериментальные, - объясняет Раткин. - Последние должны соот-

ветствовать "правилу 51%", т. е. на 51% быть собранными владельцами".

### САМОЛЕТ В ВАГОНЧИКЕ

Полгода Раткин выбирал производителя китов и остановился на американской компании Van's Aircraft, выпускающей киты самолетов RV. "Я выбрал эти самолеты за надежный алюминиевый планер, высокую скорость. По характеристикам самолеты RV превосходят серийные и стоят дешевле". Летом 2002 г. Раткин отправился в американский город Ошкош на ежегодную всемирную выставку малой авиации и там не только полетал на самолетах RV, но и познакомился с их производителями. "Наш интерес их удивил, они никогда не рассматривали Россию как потенциальный рынок", - говорит Раткин. В Ошкоше он заказал два кита самолетов RV, которые через 10 месяцев добрались до России.

А в 2002 г. Раткин зарегистрировал компанию RV Group. Стартовый капитал предприниматель оценивает в \$100 000, но подчеркивает, что общие вложения до получения первой прибыли составили около \$0,5 млн. "Строить самолет мы начали в сооружении из двух вагончиков, туда было легко занести детали, но готовый самолет пришлось вывезти через отверстие в стене", - вспоминает Раткин. Сборка первого кита заняла два года, что для Раткина оказалось полной неожиданностью: "Мы рассчитывали собрать его быстрее, но долго адаптировали конструкцию под российские условия".

### СКВОЗЬ КРИЗИС

До 2004 г. выдачей пилотских удостоверений, регистрацией частных самолетов занималась Федерация любителей авиации. В 2004 г. прокуратура признала ее деятельность незаконной. "Регистрация всех частных самолетов была отменена, а основной московский аэропорт малой авиации - "Мячково" - закрыт, - рассказывает Раткин. - Мы собирали самолет, не зная, сможем ли на нем полететь, но продолжали верить". Верили не зря. Весной 2005 г. на самолет был получен сертификат летной годности - его выдала Российская оборонная спортивно-техническая организация, а 27 мая 2005 г. в аэропорту "Грабцево" под Калугой самолет впервые поднялся в воздух. "Мячково" было закрыто, нам пришлось полностью готовый к полету самолет из одного аэропорта в другой перевозить на грузовике", - рассказывает Раткин. После первого полета самолет был предъявлен авиационной общественности на международном авиакосмическом салоне МАКС-2005, где может выставить свое детище любой самолетостроитель.

Сейчас компания в общей сложности продала 11 китов и готовых самолетов. Самолет RV-7A в августе 2006 г. приобрел авиационный центр "Высота". "Я считаю, альтернативы самолетам RV со скоростью 300 км/ч и дальностью полета до 1500 км на российском рынке пока нет. Кроме того, мы видели, как их собирают, знаем, что в компании надежные специалисты по сборке, к которым можно обратиться за доработкой или консультацией", - говорит директор авиационного центра "Высота" Сергей Гордовенко.

### МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ

Сначала Раткин планировал продавать уже собранные самолеты, но, обнаружив, что в России есть люди, готовые собирать самолеты самостоятельно, решил продавать и киты. В США кит стоит около \$18 000, в России продается за \$27 000, в кит не входят двигатель и приборы. Самостоятельно собранный самолет обойдется покупателю в \$50 000-100 000 в зависимости от комплектации, если покупать готовый, то в \$140 000-230 000. "Таможенная пошлина на авиационные запчасти составляет 5% плюс 18% НДС, - разъясняет Раткин. - В сумме получается надбавка около 24% к стоимости производителя. Поскольку производитель дает нам скидку, то клиенту выгоднее покупать киты у нас, чем напрямую у Van's Aircraft". Год назад кит двухместного самолета RV-8 приобрел московский предприниматель Дмитрий Рахманин. "У меня к тому времени уже был готовый самолет, следующий захотелось собрать самому. Я долго искал в Интернете подходящий кит и не думал, что смогу купить его в России, а потом обнаружил RV Group, - рассказывает Рахманин. - Доставка кита ждал полтора месяца, теперь собираю в гараже. Это несложно, инструкции написаны очень подробно. Дети мне помогают, жена заняла наблюдательную позицию".

### ПОД ЛИЧНОЙ МАРКОЙ

Первую прибыль компания начала получать только в 2006 г., и сейчас ее обороты составляют около \$1 млн. "До этого нам было очень сложно, мы жили и работали в режиме жесткой экономии, приходилось закладывать имущество", - делится наболевшим Рат-

кин. Недавно компания RV Group была переименована в Cetus Aero. "Это название - игра слов, - объясняет бизнесмен. - Cetus - созвездие Кита, и так же называется комплект для сборки самолета. Название мы поменяли из-за сложившейся на российском рынке ситуации, при которой одни и те же модели самолетов RV продаются и в Китае, и профессионально собранные. Чтобы предотвратить путаницу на вторичном рынке, под маркой Cetus будут регистрироваться только самолеты, собранные Cetus Aero и имеющие конструктивные отличия, связанные с эксплуатацией самолетов в России. Самостоятельно собранные киты RV сохранят свое название и будут регистрироваться под маркой RV.

Cetus Aero регистрирует самолеты в реестре воздушных судов РФ как единичный экземпляр воздушного судна (ЕЭВС).

Согласно российскому законодательству в федеральном реестре воздушных судов можно зарегистрировать только сертифицированный в России самолет или самостоятельно собранный ЕЭВС. 95% всех самолетов в мире к этой категории не относятся. Их российские владельцы, как правило, не имеют возможности самолеты зарегистрировать, поэтому летают неофициально, "партизанят". "Процедура регистрации настолько усложнена, что я уже второй год не могу перерегистрировать свой самолет", - говорит Рахманин. "Я перегнал самолет на частный аэродром, не буду говорить на какой, и летаю там нелегально", - признается один московский самолетовладелец, пожелавший остаться неназванным. "Сертификация и регистрация в реестре гражданской авиации требует большого числа проверок, документы надо подавать заранее, к лету скапливается много заявок, поэтому образуются большие очереди, - комментирует ситуацию заместитель начальника отдела управления надзора за поддержанием летной годности ГВС Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Петр Яблонский. - В мире принято, что разрешительными документами малой авиации занимается одна структура, а у нас полномочия в этой области разделены между несколькими организациями, включая Министерство юстиции, что осложняет ситуацию". Cetus Aero не только занимается регистрацией собранных компанией самолетов, но и помогает оформить как ЕЭВС самолеты, собранные из китов клиентами компании. "Этот вид деятельности не приносит нам ни удовольствия, ни прибыли, только сложности, - говорит Раткин, - но мы понимаем, что клиентам не хочется заниматься этим. Удобнее получить новый самолет с готовой регистрацией".

### ВТОРЫЕ РУКИ

Чистую прибыль Cetus Aero от продажи самолетов и китов Раткин оценивает примерно в 15%. Доход компании приносят и другие виды деятельности: поставка самолетов со вторичного рынка, продажа запчастей и ремонт самолетов.

"В области поставки авиатехники со вторичного рынка мы работаем через наших агентов в США, они делают основную работу: выбирают, инспектируют самолеты, переоформляют, получают необходимые документы и доставляют в Россию и СНГ", - говорит Раткин. Доход Cetus Aero от продажи б/у самолетов зависит от сложности покупки и составляет в

среднем \$10 000-50 000. Эту сумму компания делит с американскими партнерами. "Иногда нам приходится дорабатывать самолет, - рассказывает Раткин. - Например, компании "Казгеокосмос" потребовалось установить на самолет люки для аэрофотосъемки, что по сложности обеспечения сопоставимо с покупкой самолета. Сейчас у нас еще несколько заказов на аэрофотосъемочные самолеты - похоже, это становится нашей специализацией. Пока прибыль и обороты компании не имеют значения - это всего лишь единицы проданных самолетов. Равно как не имеет значения сегодняшняя емкость рынка и другие его характеристики. Наша задача - подготовить компанию к буму малой авиации, который уже начинается".

В России не больше десятка компаний, производящих и продающих легкие и сверхлегкие самолеты. "Объемы рынка малой авиации оценить сложно, потому что он формируется. Если бы в России продавали автомобили, но при этом не было правил дорожного движения и легитимной возможности ездить, то рынок автомобилестроения также не был бы сформирован", - считает заместитель директора компании "МВЕН" (Казань) Михаил Невельский. По оценкам Невельского, в небе России сейчас летает около 250 сверхлегких самолетов. В это число входят и самодельные, "сарайной" постройки, и бэушные, и новенькие, в том числе и собранные из китов. При средней стоимости самолета в \$60 000 емкость рынка можно оценить в \$15 млн. "Доля самолетов, собранных из китов, составляет не больше 20%", - считает вице-президент Объединенной федерации сверхлегкой авиации России Игорь Никитин, добавляя, что как такового рынка пока нет. Еще более категоричен директор и владелец компании "Спортavia-сервис" (Санкт-Петербург) Алексей Ярцев: "Мы начали продавать киты семь лет назад, но сейчас практи-

чески закрыли это направление, потому что три года назад малую авиацию подрезали, система начала рушиться". "Перспективы рынка зависят исключительно от законодательства, - считает исполнительный директор компании "Авиатэксим" Олег Загвоздкин. - Если завтра небо откроют, то в первый же год на российском рынке малой авиации появится до 5000 летательных аппаратов стоимостью от \$50 000 до \$600 000".

"Кризис 2004 г. уходит в историю. В 2006 г. в Воздушный кодекс были внесены поправки, касающиеся малой авиации, например поправка относительно полетов в уведомительном порядке, при котором пилот может сесть в самолет, объявить диспетчеру о своем намерении лететь из Петербурга в Москву и полететь", - говорит Раткин. "Поправка об уведомительном порядке полетов уже внесена в Воздушный кодекс, но еще не разработаны регламентирующие этот порядок документы, поэтому непонятно, когда и как поправка вступит в силу", - комментирует источник в Федеральной авианавигационной службе, не пожелавший назвать свое имя. "Главное - доработать правовую базу", - вторит Яблонский. "Все больше людей начинают использовать частную авиацию для рабочих перемещений. Это важный признак нового этапа в ее развитии. Иначе и быть не может: в такой большой и богатой стране, особенно когда бизнес активно идет в регионы, без частной авиации невозможно", - убежден Раткин.

Елена МУЛЯРОВА

источник: газета "Ведомости"  
23.04.07

## КУДА МЫ ЛЕТИМ, ГОСПОДА?

**О том, что парк гражданских воздушных судов России стремительно устаревает, повторять не надо. Согласно комментариям главы Минтранса РФ Игоря Левитина, в ближайшие несколько лет все самолеты Ту-154 и Ту-134, количество которых "на крыле" в настоящее время составляет более 400, должны быть выведены из эксплуатации. Но есть ли им сейчас надежная и адекватная замена?**

Перспективный план по производству и продажам новых самолетов российского производства на период до 2015 г., представленный президентом ОАК Алексеем Федоровым на состоявшемся в конце января 2007 г. заседании Военно-промышленной комиссии при правительстве РФ, при общем количестве в 1 тыс. 174 воздушных судна включает 28 дальнемагистральных самолетов Ил-96, 150 среднемагистральных Ту 204/214, 440 "ближнемагистралов" SSJ-100 и 52 Ту-334. Кроме того, планируются к выпуску 347 региональных самолетов с ТРД и ТВД: SSJ-75, Ан-148 и Ан-140.

На упомянутом январском мероприятии рассматривались вопросы об увеличении производства современных отечественных воздушных судов для нужд гражданской авиации, удовлетворяющих требованиям ИКАО, с учетом реализации федеральных целевых программ и целевых проектов поддержки гражданской авиации России. В итоге был принят план, разработанный ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" совместно с Минтрансом и Минпромэнерго России, в части определения номенклатуры и количества самолетов отечественного производства, необходимых для переоснащения парка воздушных судов гражданской авиации страны на период до 2015 г., в том числе 190 самолетов в 2008-2010 гг. Кроме того, разработан прогноз поставок 125 самолетов на экспорт до 2010 г., что в основном соответствует целевым индикаторам ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 гг. и на период до 2015 года" и заданиям ФЦП "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)". Перспективный план производства авиатехники разработан ОАК на основе поручений Военно-промышленной комиссии, возглавляемой первым заместителем председателя правительства РФ Сергеем Ива-



новым, собственно, он является результатом проведенной совместно с Минтрансом РФ работы по выявлению потребностей российских заказчиков авиатехники в поставках самолетов, производимых предприятиями ОАО "ОАК", и, кроме того, включает в себя экспортную составляющую. В основу его положены разрабатываемая авиастроительным холдингом стратегия в области развития отечественной гражданской авиатехники, а также программы технологической модернизации и совершенствования кадровой политики основных заводов-производителей.

Одновременно трем министерствам (Минпромэнерго, Минтрансу и Минэкономразвития РФ) поставлены задачи в сотрудничестве с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, ОАО "ОАК" и авиакомпаниями сформировать заказы на поставку отечественных воздушных судов на внутренний рынок и на экспорт в 2008-2010 гг. с учетом заданных указанных выше федеральных программ, а также подготовить предложения по финансовому обеспечению заказа на изготовление самолетов, включая создание системы их послепродажного обслуживания, и мерам государственной поддержки его выполнения. Как водится в России, "есть директива "сверху" - "сделаем". На этот раз результаты не заставляют себя долго ждать. В результате работы межведомственной рабочей группы по решению вопросов развития авиационной отрасли в первой декаде апреля определены дополнительные меры государственной поддержки ОАО "ОАК". Межведомственная рабочая группа одобрила представленный ОАО "ОАК" план производства гражданских самолетов в 2008-2012 годах, в том числе самолетов семейства Ил-96 - 15 единиц, семейства Ту-204/214 - 84 единицы, SSJ-100/Ту-334 - 236 единиц, а также Ан-148 - 96 единиц.

Рабочая группа определила необходимость осуществления комплекса мер государственной поддержки для обеспечения конкурентоспособности продукции ОАО "ОАК". Они будут направлены на инвестиции в технологическое перевооружение предприятий ОАО "ОАК", развитие системы продаж и финансирование этапов строительства самолетов, развитие системы послепродажного обслуживания авиатехники. Согласно решению рабочей группы, господдержка будет осуществляться в виде субсидирования процентных ставок по долгосрочным кредитам, предоставления государственных субсидий по лизинговым платежам и финансирования увеличения уставного капитала ОАО "ОАК". Финансирование экспортных поставок будет осуществляться, помимо собственных средств импортеров, путем обеспечения первых госгарантиями согласно действующему в настоящее время порядку государственной поддержки экспорта высокотехнологичной продукции. Реализация решений об увеличении инвестиций позволит дополнительно привлечь до 10 млрд. руб. в виде долгосрочных инвесткредитов для закупки нового оборудования и расширения объемов производства самолетов семейств "Ту", "Ан" и SSJ. При этом основными получателями средств станут ВАСО и "Авиастар-СП". Запланированный объем субсидий по лизинговым платежам сделает лизинговую ставку для авиакомпаний более приемлемой - на уровне 0,8-0,9% от стоимости поставляемого самолета и даст возможность обеспечения выполнения производственной программы стоимостью более 100 миллиардов рублей в период с 2008 по 2010 годы.

Поскольку производственный план ОАО "ОАК" предполагает значительный рост производства гражданских самолетов на основных заводах-изготовителях - ВАСО (более 25 самолетов в год), "Авиастар-СП" (более 20 самолетов в год) и КНААПО (более 60 самолетов в год), - это потребует значительного увеличения производительности труда и обновления технологий производства на этих предприятиях. Кроме того, межведомственная рабочая группа дала поручение Минобразования и науки, Минпромэнерго РФ совместно с ОАО "ОАК" до 1 октября 2007 года подготовить комплексный план мероприятий по обеспечению подготовки и переподготовки инженерно-технического и привлечению производственного персонала на предприятия авиационной промышленности на период до 2015 года. Перед Минпромэнерго РФ и Минэкономразвития РФ в месячный срок поставлена задача по разработке ряда предложений по созданию механизма обеспечения поставок необходимого количества авиадвигателей семейства ПС-90А (производства ОАО "ПМЗ") для выполнения производственной программы ОАО "ОАК".

И несмотря на все предпринимаемые меры, в российских СМИ недавно появилась информация о планах оснащения отечественных авиакомпаний самолетами зарубежного производства. Это касается не только пассажирских самолетов, но и грузовых. Последних в плане развития производства и продаж отечественной авиатехники, разработанном ОАК, почему-то представлено всего лишь два. Это тяжелые "грузовики" Ан-124. Средних же транспортных самолетов нет вообще. Понятно, что "родина" основного самолета российских грузоперевозок Ил-76 - Ташкентский авиазавод - сегодня "поменяла флаг". Однако, по оценкам ГосНИИГА, потребность внутреннего рынка только гражданской авиации в новых грузовых самолетах до 2015 г. составляет более 90 единиц. Из них около 30 - самолеты грузоподъемностью 60-150 тонн, 10 - от 30 до 60 тонн, около 20 - класса 15-30 тонн, 7 - от 8 до 15 тонн и 25 - от 4 до 8 тонн. И по прогнозам на 2020 гг. общее их количество увеличится, как минимум, до 200 машин. Поэтому, быть может, уже сейчас стоит задуматься, зачем группа компаний "Волга-Днепр" в марте этого года подписала контракт на десять грузовых самолетов Boeing 747-8F в дополнение к ранее заказанным трем Boeing 747-400EFR каталожной стоимостью \$1,4 млрд., а ОАО "Аэрофлот" - меморандум на 22 А350XWB, соответственно на \$2,6 млрд., поставка которых будет предварена операционным лизингом десяти А330-200? Общая сумма контракта, включая стоимость воздушных судов, которые предоставляются этим авиакомпаниям во временное пользование, сегодня составляет около \$6 млрд. С учетом будущей реализации совместной программы Россия-EADS по конвертации пассажирских А320 и А321 в грузовые с целью создания их модификаций для фидерных перевозок, перспективы которой были озвучены генеральным директором EADS в России Вадимом Власовым в феврале 2007 г. на конференции "Авиационный комплекс России: современное состояние и перспективы развития", возникает логичный вопрос: куда полетим, господа, и, главное, на чем?

Ольга ПОСПЕЛОВА

источник: AVIAPORT.RU  
16.04.07

## ОАО "КЛИМОВ" – ОСВАИВАЯ КОСМОС

**Главные достижения отечественной космонавтики и ракетной техники географически обычно связывают с Москвой, космодромами, находящимися в отдаленных уголках России и ближнего зарубежья, и мощным военно-промышленным комплексом Сибири, Урала. Однако история ракетной техники и полетов в космос на протяжении многих лет связана с Санкт-Петербургом.**

Еще в начале XX века в Санкт-Петербурге была организована знаменитая Газодинамическая лаборатория (ГДЛ), которая стала школой для В.П. Глушко - крупнейшего советского ученого в области ракетно-космической техники, основоположника отечественного жидкостного ракетного двигателестроения.

Завод Климова, который всю свою историю неразрывно был связан с авиацией, в 60-70-е годы принял участие в ряде серьезных ракетно-космических национальных программ.

В марте 1963 года было принято Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о создании в стране МБР с ядерным зарядом, готовой к немедленному старту и способной поражать цели в любой точке земного шара. В соответствии с этим постановлением предприятию было поручено создание двигателя второй ступени. Задача оказалась не из легких, ведь ракетный двигатель имеет весьма существенные отличия от авиационного. С весны 1963 года на заводе началась активная работа по выпуску документации, обучению сотрудников ОКБ, перестройке производства, подготовке испытательной станции.

Уже в феврале 1964 года были начаты стендовые испытания. 19 апреля 1965 года состоялся первый пуск ракеты, который прошел успешно. За создание двигателя главный конструктор - руководитель завода С.П. Изотов был удостоен звания Героя Социалистического Труда, а завод отмечен высшей наградой страны - орденом Ленина.

Еще до завершения летных испытаний, в 1964 году, началось строительство боевых стартовых комплексов в различных районах страны. В кратчайший срок было изготовлено около одной тысячи ракет, а УР-100 стала самой массовой советской МБР. Сегодня на боевом дежурстве остаются 130 модернизированных ракет УР-100Н (SS-19 "Stiletto"), которые, по мнению экспертов, смогут еще на протяжении 30 лет стоять на боевом дежурстве и в случае необходимости преодолеть любые системы противоракетной обороны.

Другой, менее известный широкой публике космический проект - авиационно-космическая система "Спираль" - также не обошелся без участия Завода Климова. Официально создание воздушно-космической системы "Спираль" было поручено ОКБ А.И. Микояна Приказом МАП от 30 июля 1965 г. В конце 1965 г. вышло постановление ЦК КПСС и СМ СССР о создании воздушно-орбитальной системы - эксперимен-

тального комплекса пилотируемого орбитального самолета "Спираль". Главным элементом спирали должен был стать т.н. многоразовый орбитальный самолет - прообраз американского шаттла и челнока "Буран". Жидкостные ракетные двигатели для орбитального самолета проектировались специалистами ОКБ Завода Климова, а технические решения, полученные в ходе реализации этого проекта, были использованы при строительстве "Бурана".

Современная космическая отрасль также не обходится без продукции ОАО "Климов". Специалистами предприятия были проработаны проекты использования модификаций турбореактивного двигателя РД-33 для использования в разгонном блоке "Байкал" многоразовой космической системы "Ангара". Современная космонавтика постепенно приходит к многоразовым системам, и "климовский" двигатель сможет обеспечивать "Байкалу" возвращение и мягкую посадку самолетным способом. Это позволит уменьшить затраты на производство ракетных транспортных систем и снизить стоимость 1 кг груза, выводимого на орбиту.

ОАО "Климов" - один из лидеров отечественного авиационного моторостроения. Предприятие осуществляет полный цикл разработки газотурбинных авиационных двигателей и главных редукторов вертолетов.

В настоящее время проводит работы по усовершенствованию двигателей РД-33 для истребителей семейства МиГ-29, разработке перспективных двигателей ТВ7-117 и ВК-800, производству в России вертолетных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500, изготавливает модульные энергетические установки собственной разработки, проектирует и производит цифровые системы автоматического регулирования и контроля газотурбинных двигателей.

*источник: компания "ОАО "Климов"  
12.04.07*



### МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

**современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.**

**WWW.KSAN.RU**

## АЛЕКСЕЮ ФЕДОРОВУ - 55

### **Эксперты считают, что он - последняя надежда российского авиапрома.**

Алексей Иннокентьевич Федоров встретил свой 55-й день рождения в новой должности - президента ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Правда, его вступление в новую должность фактически растянулось на месяцы, отражая длительность сложных процессов, идущих в авиационной промышленности страны. До недавнего времени Федоров продолжал исполнять обязанности генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ". И даже несмотря на новое назначение, предпочитал представляться именно главой "МиГа" (а не ОАК) в ходе публичных мероприятий на авиасалоне Aero India - 2007 в индийском городе Бангалор.

Не будет большим преувеличением сказать, что Алексей Федоров - последняя надежда российского авиапрома. Думаю, что с таким утверждением согласятся пусть и не все, но, все же, большинство специалистов, внимательно следящих за развитием отечественного авиастроения в последние годы. Многие люди, лично знающие Федорова, единодушно отмечают редкое сочетание личных качеств и послужного списка, стремление изменить ситуацию к лучшему с реальными способностями сделать это, умение управлять коллективами и, одновременно, давать вовлеченным в процесс специалистам разного уровня ощущать себя единомышленниками, работающими на один конечный результат.

Отличительная черта Алексея Федорова, выделяющая его в лучшую сторону среди других топ-менеджеров отечественного авиапрома, - удивительно легко передаваемое другим людям глубокое чувство сопричастности, внутреннего неравнодушия к решаемым проблемам внутри отрасли и отдельного ее предприятия.

Не секрет, что впервые озвученная четыре года назад Борисом Алешиным идея единой авиастроительной компании тогда была встречена авиационным сообществом с нескрываемым скепсисом. Пессимизм только усиливался при "переборе" в средствах массовой информации имен возможных кандидатов на пост руководителя такого общенационального объединения "самолетчиков". Собственно, некая немалая часть нескрываемого скептицизма была напрямую связана с вопросом: "под кого из вас, господа, вы все это делаете?" - и под этим "некто" подразумевались конкретные лица из числа "кабинетных" чиновников.

Но выбор руководства страны пал не на удобного "кабинетного" товарища, а на промышленника и предпринимателя (а именно так воспринималась тогда личность Федорова авиационным сообществом, памятуя его длительное пребывание руководителем и акционером Иркутского авиационного завода - крупнейшего предприятия авиационной отрасли страны, фактически перешедшего из государственной формы собственности в частную). И

именно тогда многие скептики перешли в разряд оптимистов. Помню, как весьма пессимистично настроенный в отношении перспектив ОАК генеральный директор довольно крупного холдинга в области авионики, услышав о выборе кандидатуры Федорова, в частной беседе сказал: "Лешу я давно знаю. Он толковый. Если ему дадут возможность, у него все получится".

В советское время начало карьеры Алексея Федорова было во многом схоже с судьбами десятков (если не сотен) тысяч молодых людей. Он родился в одном из удаленных от центра городов России (Улан-Удэ), поступил в Иркутский политехнический институт, затем - завод, инженер-конструктор.

Иркутский авиационный завод (ИАЗ) в советские времена никогда в число лидеров отрасли не входил. Были предприятия и покрупнее, с лучшими традициями, кадровым и производственным потенциалом. Например, "Знамя Труда" (Москва), НАЗ (Нижний Новгород), КнААПО (Комсомольск-на-Амуре), НАПО (Новосибирск) и др. Это им в первую очередь доверяли стратегически важные программы, от качества выполнения которых зависел баланс сил в глобальном раскладе "социалистический лагерь - враждебное капиталистическое окружение". А заводы поменьше, типа иркутского, кремлевское руководство использовало в качестве "вспомогательно-резервных", давая им второстепенные проекты и отводя роль "дублеров" лидеров отрасли.

Этим частично объясняется то обстоятельство, что ИАЗ "кидали" с производства разработок одного конструкторского бюро на творения другого. В разные годы иркутяне собирали "полицарповых", "ильюшинных", "антоновых", "яковлевых", "миги", "сушки" - практически всю "плеяду" известных генеральных конструкторов авиационной техники страны победившего социализма. Возможно, это дало иркутянам несколько больший кругозор и способность быстро подстраиваться под постоянно меняющихся "клиентов".

Перестройка застала ИАЗ, когда предприятие завершало переход от "мигов" к "сухим" - на заводе сворачивали выпуск истребителя-бомбардировщика МиГ-27 и учебной "спарки" МиГ-23УБ и осваивали новейшие по тем временам двухместные истребители Су-27УБ и Су-30. Технологии изготовления последних уже были освоены КнААПО, но из-за высокой загрузки комсомольского предприятия заказами на одноместные варианты Су-27 ему пришлось передать "спарку" Иркутску.

В начале девяностых из трех заводов, выпускавших истребители ОКБ им. П.О. Сухого, ИАЗ был самым маленьким. Темпы годового производства самолетов на КнААПО составляли более двухсот, НАПО - более ста, ИАЗ - порядка тридцати крылатых машин. Понимая, что ИАЗ - далеко не самый крупный оборонный завод огромного ОПК страны, лидеры перестройки позволили провести его денационализацию по так называемой "первой форме" приватизации. А она предполагала "раздачу" акций предприя-

тий его работникам бесплатно или за символическую сумму. ИАЗ быстро приватизировался, и акции миноритарных акционеров быстро скупили у них "структуры, дружественные менеджменту". Бывший главный инженер, недавно назначенный директором завода, Алексей Федоров сам стал крупным акционером родного предприятия.

Иркутскому заводу крупно повезло. В отличие от большинства других предприятий ОПК России, вмиг лишившихся государственного заказа, ИАЗ имел давнего заграничного покупателя в лице дружественной Индии. И если в советские времена заработанные иркутянами "рупии" (в частности, от поставки комплектов МиГ-27М на индийские предприятия, собиравшие эти машины по лицензии) уходили в общие "закрома Родины", то после приватизации завода они, в значительной степени, оставались на валютных счетах предприятия и "структур, дружественных менеджменту".

С завершением индийской лицензионной программы тема "микояновского" истребителя-бомбардировщика потеряла актуальность, но хорошие связи с чиновниками в Дели и промышленниками по всей Индии (из числа вовлеченных в процесс сборки "мигов" на предприятиях государственной корпорации Hindustan Aeronautic Limited - HAL) сохранились. И когда дело дошло до очередного конкурса Минобороны Индии на боевой самолет нового поколения для ВВС Индии, иркутяне не растерялись.

А выбирали индусы легкий фронтовой истребитель - одноместный и одномоторный, простой в производстве, пилотировании и обслуживании. Американцы предложили им новейшую разработку - специально спроектированный на экспорт F-20 Tigershark, французы - вариант стоящего у них на вооружении Mirage-2000. Иркутск же выставил тяжелый Су-30, с экипажем из двух человек, мощнейшим радаром, комплексом управления боем (группы истребителей), с двумя весьма капризными двигателями повышенной тяги, вооруженный ракетами повышенной дальности.

Большая "сушка" не соответствовала ни одному условию ВВС Индии и... победила! Индийские военные были настолько потрясены возможностями предложенного им новейшего русского самолета, что закрыли тендер и безо всякого соревнования выдали российским участникам большой контракт. Да так, что на долгие годы загрузили иркутский завод работой: после поставки 18 Су-30 и 32 Су-30МКИ еще надо сделать 140 комплектов для сборки на HAL по схеме, ранее опробованной на МиГ-27М.

История создания самого мощного на сегодняшний день истребителя Су-30МКИ, созданного на базе первоначального Су-30, подробно описана в сотнях публикаций. Отметим только один момент. Деньги на НИОКР и постановку производства этого варианта иркутянам пришлось искать на финансовом рынке (покупатель же соглашался выплатить небольшой задаток, а затем окончательно расплачиваться при получении конечного продукта). На этом пункте споткнулось не одно российское предприятие. А ИАЗ - прошел без заминки. Потому что Алексею Федорову удалось быстро подобрать дееспособных финансистов, понимающих толк в искусстве заемного финансирования и знающих входы в кабинеты крупных отечественных и зарубежных банкиров. В результате

завод получил под индийский контракт очень выгодные условия финансирования со стороны отечественного Сбербанка и сингапурского синдиката.

Казалось бы, на этом немало потрудившиеся на славу Родины и собственный карман заводоначальники и "структуры, дружественные менеджменту" могли бы и успокоиться. Живи, ни в чем себе не отказывая, и "стриги купоны" с "долгоиграющей" экспортной сделки. Но деятельный характер Федорова и общий настрой сплотившейся вокруг него команды был совсем другим. Они с энтузиазмом взялись за проект большого самолета-амфибии (Бе-200), который был прежде всего нужен для спасения лесов Сибири, погибающих в огне крупных лесных пожаров.

Уже тогда специалисты понимали, что Бе-200 - это больше не коммерческий проект, а реальная помощь в решении одной из многих насущных проблем страны, которую может оказать накопленный за многие годы научный, технический и технологический потенциал ее оборонного комплекса. Желал того Федоров или нет при запуске проекта, Бе-200 стал инструментом очищения душ торговцев смертью и производителей орудий смерти. Что ни говори, самолет-истребитель, в случае его применения по назначению, - это высокотехнологичное, высокоэффективное и сверхдорогое орудие истребления и убийства. Бе-200 же - самолет, который изначально создан для оказания помощи людям, терпящим бедствие и для минимизации ущерба, наносимого природой катаклизмами и необдуманной деятельностью человечества.

Здоровый "пыл" Алексея Федорова и его единомышленников не угас на этих двух проектах. Еще шли, идут и, будем надеяться, будут идти многие другие инициированные иркутянами проекты в военной и гражданской авиации, пилотируемой и беспилотной, внутрироссийские и международные, производственные и финансовые и многие другие. Да и "иркутянами" команду Федорова назвать сегодня можно лишь условно. Видя здоровое начало в проектах ИАЗ, к нему потянулись другие предприятия отрасли, ища спасения в общих программах к взаимной пользе. Сначала это была "Русская авионика" и ТАНТК им. Бериева, несколько позднее - ОКБ им. А.С. Яковлева, РСК "МиГ", НАЗ "Сокол", "Фазотрон-НИИР" и другие. Не потеряв своей "identity", они стали частью большого "иркутского куста" отечественной авиационной промышленности. А сегодня этот куст фактически разрастается до масштабов всей отрасли.

По случаю юбилея "Оборона.Ру" шлет Алексею Иннокентьевичу Федорову искренние пожелания крепкого "сибирского" здоровья, новых крупных успехов в бизнесе, семейного счастья и благополучия. И надеемся, что все это поможет юбиляру в его многотрудной работе на новом ответственном посту.

*Владимир КАРНОЗОВ*

*источник: сайт "Оборона.Ру"  
18.04.07*

## РАВНЕНИЕ НА "ОБОРОНКУ"

**Подобно зданию, которое должно иметь прочную опору, российская экономика сегодня выбирает "точной отсчета" оборонную промышленность.**

Реализация стратегического курса на инновационное развитие отечественной индустрии, определенное руководством страны, требует применения интеллектуального потенциала высококвалифицированных специалистов, 80 процентов которого, по данным экспертов, сосредоточено именно в российском ОПК. Благо, большинству предприятий отрасли, несмотря на депрессивные годы неопределенности и безденежья, удалось не только выжить, но сохранить и даже преумножить свой потенциал. И все это в условиях стремительного старения производственного оборудования и острого дефицита кадров, практически без поддержки государства, за счет собственного энтузиазма, усилий и средств. Теперь, похоже, смутное время закончилось и пора переходить к активным действиям.

Президент России Владимир Путин четко определил приоритетные направления в развитии российской "оборонки". Авиастроение, ракетно-космическая отрасль и судостроение станут основой ее фундамента, от прочности которого будут зависеть в дальнейшем устойчивость и жизнеспособность экономической конструкции страны. В этих областях уже созданы интегрированные структуры - альянсы наиболее успешных предприятий по принципу рационального объединения производственных, финансовых и интеллектуальных возможностей, построения эффективных, прозрачных систем управления и контроля по выбранным индустриальным направлениям. "Коэффициент полезного действия" этих структур можно будет определить по прошествии времени, но даже по оценкам сегодняшнего дня применение такого подхода, принятого, кстати, во всем мире, уже позволило предприятиям некоторых отраслей российской промышленности перейти от хаотичной тактики "выживания в одиночку" к разработке четкого плана совместных действий. В ОПК опыт, полученный при этом в решении вопросов финансирования, создании общих проектов и обеспечении производства ряда конкурентоспособной продукции, не только положительно отразился на объемах заказов и продаж на внутреннем рынке, но и повлиял на показатели военно-технического сотрудничества России.

По данным ФГУП "Рособоронэкспорт", объем экспорта продукции военного назначения в 2006 г. составил около 5,6 млрд. долларов. Во многом благодаря началу реализации планомерной интеграционной политики в ОПК во многих его секторах уже наметились положительные тенденции. В авиастроении, например, создана Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). Помимо собственных средств предприятий - участников ОАК в рамках господдержки для реализации пяти "авиационных" программ выделено более 300 млрд. руб. В ракетно-космическом комплексе действует четыре программы с общим бюджетом от государства около 430 млрд. руб.

В судостроении все только начинается. После 9 лет безуспешных попыток принятия соответствующего закона и полного отсутствия в этой отрасли целевых госпрограмм приняты наконец решения о создании Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) о разработке и включении в проект трехлетнего бюджета страны ФЦП по развитию гражданского судостроения до 2015 г. Удивительно, что это не было сделано ранее. Ведь в общей сумме прибыли ОПК России за 2006 г. (около 26 млрд. руб.) доля судостроения составила всего 1,8 млрд., и то во многом благодаря экспортным заказам.

### ОДИН В ПОЛЕ НЕ ВОИН

Понимание перспектив ОПК и обоснованности отведения ему роли лидера в инновационном "маршброске" отечественной экономики привело к усилению внимания к состоянию "оборонки" практически во всех ветвях государственной власти.

В марте 2007 г. в Москве на территории одного из ведущих предприятий в области газотурбинного двигателестроения ФГУП "ММПП "Салют" состоялась Всероссийская конференция "Развитие оборонно-промышленного комплекса как фактор национальной безопасности Российской Федерации", организованная при участии Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, Федерального агентства по промышленности, Минпромэнерго РФ, ФГУП "Рособоронэкспорт", Лиги содействия оборонным предприятиям. В мероприятии из 334 представителей приняли участие 12 депутатов Государственной Думы РФ и членов Совета Федерации, 25 глав и представителей федеральных органов исполнительной власти, 82 руководителя предприятий ОПК, 14 руководителей ассоциаций и объединений этой отрасли.

Место проведения столь масштабного и уникального по своей значимости мероприятия было выбрано не случайно. По словам первого заместителя Председателя Правительства России, председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Сергея Иванова, в ОПК России в ближайшее время планируется создать 50-60 интегрированных структур с последующим их укрупнением до 35-40 к 2015 г. Приоритет здесь отдан стратегически важным предприятиям, выпускающим продукцию в сфере высоких технологий, к которой, безусловно, относится и газотурбинное двигателестроение. Не случайно одна из задач, поставленных перед управлением инновационной промышленности Роспрома на 2007 г., - создание интегрированных структур в авиационном двигателестроении и разработка национальной стратегии в этой области. ФГУП "ММПП "Салют", которое в этом году отметит свой 95-летний юбилей и по праву считается одним из самых успешных предприятий в двигателестроительной отрасли, стало пионером создания интегрированной производственной структуры. В ее состав сегодня помимо головного вошли 9 региональных предприятий, между которыми налажены тесные кооперационные связи: ОАО "Агрегат", филиал ВМЗ "Салют", НТЦ МКБ "Гранит", филиал "НИИД", филиал

МКБ "Горизонт", ОАО "КБ "Электроприбор", ОАО "ГМЗ "Агат", АО "Топаз", филиал АО "Прибор". В ближайшем будущем список дополнят еще три организации: ФГУП "ОМО им. П.И. Баранова" (г. Омск), ОАО "НИИТ" (г. Уфа) и ОАО "НФМЗ" (г. Наро-Фоминск).

В основу подобного объединения, по мнению Юрия Елисеева, генерального директора ФГУП "ММПП "Салют", заложен принцип максимальной эффективности организации производства, снижения себестоимости изготовления продукции, минимизации издержек, повышения экономической эффективности разработки и производства ВВТ, создание оптимальных условий для диверсификации и обеспечение долговременной устойчивой деятельности предприятий интегрированной структуры. Иными словами, его целью является создание крупного научно-производственного комплекса газотурбиностроения, обеспечивающего полный жизненный цикл продукции от разработки до эксплуатации. В столице располагаются ведущие технические вузы страны: МВТУ им. Баумана, МГАПИ, МАИ, МАТИ, МИСиС, МФТИ, МЭИ и другие, сосредоточившие в себе более 30 процентов научного потенциала страны, поэтому НИОКР и опытное производство высокотехнологичной продукции, такой как газотурбинные двигатели, логично сосредоточить в центре. Серийный ее выпуск проще и дешевле передавать регионам, то есть входящим в холдинг профильным заводам, что не только обеспечивает оптимальную загрузку их производственных мощностей, но и создает дополнительные рабочие места, помогает решать проблему острого дефицита кадров.

История "Салюта" берет начало в 1912 году, когда был основан завод "Гном" - одно из первых предприятий по производству авиационных двигателей в России. Сегодня ФГУП "ММПП "Салют" - крупнейшее российское специализированное объединение по изготовлению и сервисному обслуживанию газотурбинных двигателей, руководство которого в числе первых осознало, что в современных условиях любому из предприятий ОПК для успешного развития и выпуска конкурентоспособной продукции необходимы разработка и реализация стратегии диверсификации производства. Удачно выстроенная диверсифицированная структура сегодня выгодно отличает "Салют" от многих других профильных моторостроительных предприятий. По опыту последних лет только такой современный подход в равной степени позволяет уделять должное внимание производству продукции как военного, так и гражданского назначения. В области военной авиации это производство ГТД МД-120 для малоразмерных беспилотных самолетов-мишеней комплекса "Дань" многоразового использования, создание и дальнейшее совершенствование авиадвигателей АЛ-31Ф/ФН/ФМ1 (для всемирно известных самолетов семейства Су-27, Су-30МКИ, Су-32, Су-33, Су-34), ремонт АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24), Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовление узлов и деталей АИ-222-25 (для многоцелевого УБС Як-130). В инициативном порядке ФГУП "ММПП "Салют" за счет собственных средств (более 50 млн. руб.) без бюджетного финансирования провело и продолжает осуществлять модернизацию АЛ-31Ф. Обновленный авиадвигатель приобрел качественно новые характеристики, по словам генерального директора предприятия Юрия Елисеева, прошел все виды испытаний и в 2007 г. будет поставлен на вооружение ВВС России. Тяга силовой

установки увеличена на 1 000 кг, ресурс - в 2 раза. Результаты модернизации, согласно комментариям первого заместителя начальника управления начальника вооружения ВС РФ генерал-лейтенанта Владимира Михеева, оказались даже "выше требований ТТЗ на ОКР "Демон", по которой планируется получить новый авиадвигатель АЛ-41". Последний, кстати, многие специалисты считают реальным прообразом двигателя для перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА). Специалистами ФГУП "ММПП "Салют" разработано две концепции создания авиадвигателей пятого поколения. Первый подход, исходя из реального состояния экономики, требует минимума финансовых затрат и строится на поэтапной модернизации и разработке основных модифицированных узлов. Создавая и поставляя промежуточные варианты двигателя с отдельными модифицированными узлами, предполагается выйти на уровень параметров 5-го поколения, внедряя перспективные сплавы и композиты по мере их разработки и появления. Второй путь, или концепция "большого скачка", предполагает осуществить разработку двигателя на сверхвысокие (по сегодняшним меркам) параметры при одновременной концентрации усилий на проектных, конструкторских и материаловедческих решениях.

Такой подход сегодня трудноосуществим из-за огромных финансовых затрат - свыше 1 млрд. долларов. Но есть и контраргумент в его пользу: по оценкам специалистов, если Россия в течение ближайшего десятилетия не выйдет на этот высокий уровень, отечественные авиа- и двигателестроение навсегда отстанут от мировых.

С точки зрения создания продукции гражданского назначения интересен опыт международного сотрудничества. В кооперации с украинским АО "Мотор-Сич" (г. Запорожье) организовано производство модулей для турбореактивного двухконтурного двигателя Д-436Т, предназначенного для Ту-334, Як-42, Ан-72, Ан-74, многоцелевых самолетов-амфибий Бе-200. Для оснащения высокоэкономичных пассажирских и транспортных самолетов с улучшенными взлетно-посадочными характеристиками налажен выпуск узлов первого в мире маршевого винтовентиляторного двигателя Д-27, уже установленного "на крыло" среднего транспортного самолета Ан-70, имеющего широкие экспортные перспективы.

## НЕ ТОЛЬКО В НЕБЕ, НО И НА ЗЕМЛЕ

Инновационные проекты "Салюта" в рамках диверсификации производства привлекли внимание представителей ТЭК и крупных транспортных структур России. Принято решение о создании на территории предприятия при поддержке Роспрома, Мининформсвязи, Российского союза промышленников и предпринимателей, правительства Москвы, руководителей ведущих технических вузов страны, известных предприятий и организаций топливно-энергетического комплекса промышленно-энергетического технопарка высоких технологий. Это позволит в одном месте сконцентрировать усилия по созданию конкурентоспособной продукции не только гражданского, но и военного и двойного назначения, максимально сократив время от возникновения идеи до ее внедрения в производство, коммерциализации и организации эффективно действующей системы послепродажного обслуживания.

Уже сегодня интегрированное применение информационных технологий поддержки жизненного цикла продукции CALS-технологий в проектно-конструкторских работах, создании деталей и узлов ГТД, литейном производстве, механообработке, финансово-экономической деятельности и управлении предприятием, маркетинге и подготовке IT-персонала стало визитной карточкой ФГУП "ММПП "Салют". Следуя курсу, заданному правительством страны, в процессе модернизации производства предприятие ориентируется в большей степени на поиск внутренних ресурсов, а не на поддержку федерального бюджета. В течение нескольких лет на эти цели "Салют" инвестировал более 50 млн. руб. собственных средств. В итоге сегодня здесь более 500 станков с числовым программным управлением, в том числе и пятикоординатных, 4 500 компьютеризированных рабочих мест. Целью такой политики является достижение полной компьютеризации производства.

В современных условиях возникает потребность поиска новых энергетических источников, которыми, по мнению большинства экспертов в области ТЭК, в ближайшее десятилетие могут стать только два направления: развитие атомной энергетики и создание в стране альтернативной энергосистемы на базе газотурбинных технологий (ПГУ-технологий). Газотурбинные электростанции, работающие по принципу когенерационной схемы, то есть одновременной выработки электроэнергии и тепла с возможностью регулирования их процентного соотношения, имеют КПД до 97 процентов, не требуют затрат на строительство дополнительных линий электропередачи и, кроме того, решают проблему утилизации попутного газа при добыче углеводородов. В условиях мегаполисов они могут работать даже на газе, вырабатываемом мусороперерабатывающими заводами при утилизации твердых бытовых отходов. Новые технологии уже внедрены в Ивановской области, Санкт-Петербурге, Сочи, Тюмени, Уфе, Калининграде. С учетом будущих газификации Дальневосточного региона, разработки Тихоокеанского шельфа и строительства газопровода из России в Китай их применение имеет широчайшие перспективы. По данным экспертов, экономия газа в масштабах страны за счет реализации "парогазового" сценария на 23 процента дешевле атомного и сравнима с газодобычей. Тем более что в качестве головных в ядерной энергетике России сегодня рассматриваются энергоблоки типа ВВЭР, производящие только электроэнергию, а не атомные станции теплоснабжения или атомные ТЭЦ, вырабатывающие в том числе и тепло. Внедрение ПГУ-технологий исключает дорогостоящие мероприятия по выводу из эксплуатации атомных энергоблоков и утилизации ядерного топлива, которые делают "атомный" вариант еще на 50-60 процентов дороже "парогазового" в расчете на замещение единицы природного газа. Проведенный анализ показывает: экономия газа за счет модернизации газовых ТЭС по стоимости сравнима с разработкой Штокмановского месторождения. Есть и еще один немаловажный фактор - ядерная энергетика оставляет отходы, способы утилизации которых пока не разработаны, есть только методы их консервации.

Идея создания наземных ГТУ для промышленных нужд нашла применение не только в виде строительства блочных газотурбинных электростанций. Подобные технологии используются для производства газоперекачивающих установок и агрегатов, мобильных

энергоустановок, потребность нефтегазового комплекса в которых, по информации президента ОАО "Лукойл", председателя комитета РСПП по энергетической безопасности Вагита Алекперова, сегодня возросла в разы и "составляет сотни тысяч единиц". Здесь одновременно решаются две проблемы. Во-первых, вопрос импортозамещения уникального оборудования для добычи и транспортировки добываемого сырья, которое ранее российские компании вынуждены были закупать за рубежом. Во-вторых, нет необходимости в дорогостоящей процедуре утилизации отработавших свой ресурс военных и гражданских авиадвигателей. Если в первом случае в процессе переработки они превращаются в металлолом, то при создании ГТУ промышленного применения получают "вторую жизнь" на земле. С учетом практически полного обновления авиапарка, планируемого в России к 2015 г., например, вывода из эксплуатации лидера пассажироперевозок Ту-154 и Ту-134, количество которых сегодня составляет около 500, нетрудно оценить экономический эффект от конверсии их силовых установок в ГТУ для промышленных нужд. Количество отработавших свой ресурс авиадвигателей АЛ-21, использовавшихся для оснащения боевых самолетов Су-27, Су-24, Су-17М, сейчас составляет более 2 000 - великолепная возможность для создания на их базе наземных промышленных ГТУ. Средства от коммерциализации таких проектов в свою очередь могут быть направлены на модернизацию оборудования и обновление производственной базы двигателестроительных предприятий. Востребованность газотурбинных электростанций доказана практикой рыночного спроса. На базе ПГУ-89СТ-20 разработки и производства ФГУП "ММПП "Салют", в основу которой положен авиадвигатель АЛ-21, на Ямбургской ГТЭС-72 построена блочная газотурбинная электростанция БГТЭС-20С, наработка головной установки которой превышает 28 000 часов. В сотрудничестве с АО "Мосэнерго" и Институтом высоких температур внедрены в производство оригинальные технологии создания паротурбинных блоков на основе газотурбинных настроек с частичным окислением природного газа. В результате мощность используемых ГТУ в процессе проведения испытаний увеличилась с 20 до 50 МВт, КПД достигает 70 процентов, количество выбросов токсичных оксидов азота снижено в 5-7 раз. Есть перспективный проект создания установки ПГУ-500С мощностью 500 МВт. Настоящее ноу-хау в области энергетики - газопаротурбинная электростанция с интегрированной газификацией угля мощностью 25 МВт совместной разработки ФНЦП "ММПП "Салют" и ОАО "НИИХИММАШ", электрический КПД которой составляет 45 процентов при удельных капитальных затратах не более 700 долларов за кВт. Такие установки позволяют по принципу безотходного производства использовать уголь для получения газа, электричества и тепла и могут применяться в отдаленных регионах России в условиях отсутствия линий электропередачи и газопроводов.

Помимо современной инфраструктуры, мощного производственного комплекса в центре Москвы и испытательной базы, "Салют" - единственный сегодня в России федеральный научно-производственный центр, который обладает командой опытных специалистов в разных областях оборонных, высоких технологий и управленцев с опытом доведения инновационных идей до экспериментальных и промышленных образцов. На предприятии существуют 7 конструктор-

ских бюро, 9 научно-технологических центров и 2 института: НИИ двигателестроения и Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению (структура РГТУ-МАТИ им. К.Э. Циолковского). Здесь работают 14 докторов технических наук, 122 кандидата технических наук, 36 профессоров и доцентов.

По оценкам большинства специалистов, благодаря такому уникальному "фундаменту" ФГУП "ММПП Салют" в самое ближайшее время станет центром газотурбинного двигателестроения. Он объединит лучший производственный, научно-технический, технологический и интеллектуальный потенциал в этой отрасли. По словам Юрия Елисеева, доля гражданской продукции предприятия, составляющая сегодня около 20 процентов от общего объема, в ближайшие 3-5 лет будет доведена до 50 процентов. Сомнений в этом не возникает с учетом широкого, увеличивающегося с каждым днем спектра предложений инновационных образцов продукции для нужд гражданского сектора промышленности. Газификатор твердых топлив, предназначенный для энергетической утилизации твердых бытовых отходов и других твердых топлив, может помочь решить проблему экологии в крупных промышленных центрах страны. Результатом сотрудничества ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "СвердНИИХиммаш" стало создание опреснительных установок "Каскад", позволяющих получать дистиллированную воду из морской в промышленных объемах. Потребность в таких установках уже сегодня в стоимостном выражении составляет 5-7 млрд. долларов в год. Газотурбинный двигатель ГТД-1000С в будущем может стать основой для модернизации локомотивов на железных дорогах России. "Салютом" сегодня созданы опытные образцы этих силовых установок, к ним проявляет интерес основной отечественный перевозчик "РЖД", и в ближайшем будущем ГТД-1000С будут опробованы на практике.

### "ЗРИ В КОРЕНЬ..."

Победа, как известно, не приходит без трудностей. В ОПК есть большое количество нерешенных проблем, сложных вопросов, которые надо решать путем объединения усилий всех его предприятий при неуклонном включении в этот процесс соответствующих федеральных структур и обязательной поддержке государства. Прежде всего это касается выработки общей идеологии, стратегии и построения четкой программы действий, где совершенно конкретно будут определены роли каждого из ее участников.

Основная цель сегодня, по мнению главы Федерального агентства по промышленности Минпромэнерго РФ Бориса Алешина, - создание в ОПК России "современной системы управления, придание ему современного облика. Абсолютно магистральный путь, который задан президентом и правительством, - это путь на реструктуризацию отрасли в целях концентрации ресурсов, обеспечения адекватной конкуренции, создания условий преодоления издержек". Первую задачу планируется решать путем оптимизации самой структуры оборонной промышленности. Ряд предложений по ее реформированию сейчас вызывает дискуссии в среде руководителей предприятий ОПК. Помимо создания интегрированных структур по ряду профильных направлений, уже начат процесс реформирования предприятий "изнутри". Это переход от государственной формы собственности (ФГУПов) к

акционерным обществам, управляемым советами директоров и имеющим международную систему финансового учета. Такая "более гибкая схема управления предприятиями", принятая во многих странах мира, по мнению главы Роспрома, имеет значительные преимущества.

Вторая проблема ОПК - острая необходимость обновления его производственной базы. По данным статистики, несмотря на то, что темпы выпуска продукции в ОПК России в 2006 г. составили 109,8 процента, средний износ оборудования в этой отрасли сегодня составляет 67 процентов, а в отдельных его секторах зашкаливает за 75 процентов.

"На каждый вложенный рубль товарной продукции оборонное предприятие сегодня тратит 88 коп., поэтому вопрос технологического переоснащения, модернизации производства - это вопрос номер один, равно как и обеспечение кредитами на приемлемых условиях", - считает директор департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго РФ Юрий Коптев. По итогам анализа, проведенного экономистами одной из оборонных структур, на технологическое перевооружение предприятий ОПК сегодня требуется не менее 140 млрд. руб., а не 30 млрд., как запланировано соответствующими ведомствами. При этом без поддержки государства оборонщикам не обойтись. Помимо возврата к существующей ранее системе налогообложения, при которой был предусмотрен ряд льгот в части средств, направляемых на модернизацию производства, необходимо принятие срочных мер для обеспечения государственным гарантиями лизинговых сделок на приобретение нового современного оборудования и хотя бы частичного субсидирования процентных ставок по получению на эти цели кредитов в российских банках. Все эти суммы должны быть внесены в проект трехлетнего бюджета страны на 2008-2010 гг. Пока эта проблема решается лишь в области авиастроения, усилиями межведомственной рабочей группы в ОАК.

В минувшем году в основной капитал предприятий ОПК было вложено 36,7 млрд. руб. инвестиций, в том числе 25,9 млрд. руб. собственных средств. Участие крупных инвесторов при этом исчисляется суммой менее 2 млрд. руб., и, по мнению большинства руководителей оборонных предприятий, рассчитывать на ее увеличение в ближайшее время не приходится, поскольку при существующей структуре заказов военно-промышленный комплекс для инвесторов с экономической точки зрения не привлекателен.

### ЦЕНА ОБОРОНЫ СТРАНЫ

Другая сторона медали - отсутствие в системе оборонной промышленности единой политики ценообразования и федерального органа, призванного ее регулировать, если не считать ФТС, которая всего лишь регистрирует цены по определенному перечню продукции, не решая проблемы в целом. Это, как показывает практика, негативным образом влияет на темпы реализации Госпрограммы вооружения, в частности, на своевременное и полноценное исполнение предприятиями ОПК обязательств по контрактам в рамках размещения гособоронзаказа. "Возможность их заключения на 2007 г. была предоставлена предприятиям с 10 октября 2006 г., - рассказывает первый заместитель начальника управления начальника вооружения ВС РФ генерал-



лейтенант Владимир Михеев, - но из 300 млрд. руб. выделенных средств сегодня удалось законтрактовать только 179 млрд., то есть 59,8 процента от общей суммы. Из 68 млрд. руб., предназначенных для размещения в первом квартале 2007 г., авансировано 52 процента - 36,1 млрд. руб. Уже имеем 9 крупных "отказников". Их не устраивают цены. И это несмотря на то, что таковые зафиксированы в Госпрограмме вооружения, утвержденной 14 октября 2006 г. Верховным Главнокомандующим ВС РФ". Согласно комментариям Бориса Алешина, действительно, есть ряд проблем по заключению контрактов по гособоронзаказу на 2007 г. Во многом это связано с внесением поправок в законодательство РФ в части правил проведения экспертизы инвестиционных проектов, осуществляемых за счет бюджетных средств, и доработкой нормативно-законодательной базы в этой области. Многие руководители предприятий ОПК одной из основных причин называют несоответствие реальной себестоимости продукции и ее контрактной цены, на которую согласно Госпрограмме вооружения ориентируются заказчики. В том числе наблюдается отсутствие согласования между соответствующими ведомствами в расчетах индекса дефлятора. Минфин РФ на 2006-2007 гг. определяет его в размере 1,06, Минэкономразвития - 1,075, а по расчетам экономистов Министерства обороны, он должен составлять как минимум 1,09. И цифры это непростые. По некоторым данным, Министерство обороны только в 2007 г. на их несогласованности потеряло 7,1 млрд. руб. Кроме того, цена на выпускаемую продукцию меняется постоянно и необъяснимо. Если в 2006 г. танк, выпускаемый "Уралвагонзаводом", стоил 42 млн. руб., сегодня его предлагают приобрести за 58 млн. руб. Цена машины боевого охранения ПГРК "Тополь" с 7,6 млн. руб. в течение полугода возросла до 52 млн. руб. Проблема здесь не только в установке на него нового оборудования, "корень зла", оказывается, зарыт гораздо глубже, чем кажется на первый взгляд.

Рассмотрим ситуацию в двигателестроении. Если в 2001 г. цена на авиадвигатель АЛ-31 была 3 млн. 200 тыс. долларов, а в 2005 г. - 3 млн. 270 тыс., то себестоимость его изготовления за это время возросла почти в два раза в связи с удорожанием основных материалов и энергоресурсов. Жаропрочные сплавы составляют более 50 процентов веса двигателя. По словам руководителя Ступинского металлургического комбината - одного из основных производителей этого вида продукции, - только за период с III квартала 2006 г. по I квартал 2007 г. их стоимость увеличилась на 70 процентов. Цены на кобальт, никель, молибден, вольфрам, используемые в спецметаллургии, - на 108 процентов. На тонну рения, необходимого для производства монокристаллических сплавов, цена выросла с 1 млн. 800 тыс. до 10 млн. долларов. Если такая тенденция сохранится, то производство одного авиадвигателя в нашей стране сравнится по себестоимости с полетом в космос. Сплавы из этих металлов используются не только в двигателестроении, но и при производстве другой продукции предприятий ОПК. Вопрос здесь в том, почему сегодня их цена на внутреннем рынке сравнима с экспортной на Лондонской бирже? Ответ простой: необходимо государственное регулирование ситуации в спецметаллургии, контроль политики ценообразования в этой области и, в частности, освобождение предприятий от налогов в части производства продукции для нужд отечественного ОПК.

## ЧТО ПОСЕЕШЬ, ТО И ПОЖНЕШЬ

Особое внимание участники конференции уделили проблеме кадров в отечественном ОПК. Действительно, согласно данным статистики, работать на оборону России сегодня становится просто некому. Молодежь в военно-промышленный комплекс не идет, предпочитая более доходные и менее обременительные с точки зрения ответственности за судьбу страны профессии. Более того, найдя легкий путь обучения той или иной инженерной специальности за счет бюджетных средств, выпускники традиционно "оборонных" факультетов имеют стопроцентную возможность выгодно "продавать" себя вместе с полученными от государства знаниями в профильные иномфирмы, часто составляющие конкуренцию нашим стратегически важным предприятиям на мировых рынках. Так сегодня происходит в самолетостроении, радиоэлектронной промышленности, судостроении, ракетно-космической отрасли и многих других. В штате концерна "Боинг", например, более 500 специалистов, окончивших МАИ, выпускники Санкт-Петербургского "Военмеха" по 18 основным инженерным специальностям уезжают в Норвегию, трудоустроившись на предприятиях нефтегазового комплекса, работают на прокладке трубопроводов с шельфа. Подобных примеров немало, но легитимно противостоять этому в настоящее время невозможно. Престиж рабочей профессии падает, образовательная система подготовки технолога среднего звена практически разрушена. При этом некоторыми властными структурами периодически поднимается вопрос о реформировании высшего образования, введении "бакалавриата", принятого на Западе, вместо ныне существующей двухступенчатой системы подготовки инженерных кадров. Подобная практика, по мнению многих руководителей известных технических вузов страны, может привести к полному нивелированию и так уже не очень эффективных учебных планов (когда из 500 программ непрерывной подготовки сегодня сохранилось только 115), снижению количества часов обучения, дальнейшему смешению образовательных программ для совершенно разных инженерных специальностей.

Многие предприятия ОПК в силу отсутствия государственных мер пытаются найти решение кадровой проблемы собственными силами. Так, ФГУП "ММПП "Салют" найден собственный путь привлечения и закрепления кадров. На территории завода успешно действует Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению - филиал РГТУ им. К.Э. Циолковского МАТИ, содержание которого обходится в более 30 млн. рублей в год. На предприятии ежегодно и совершенно бесплатно проходят преддипломные, производственные и технологические практики около 2 000 студентов, затраты на которые "Салют" также возмещает за счет собственных средств. В сотрудничестве с ведущими техническими вузами страны и средними техническими учебными заведениями здесь разработана собственная программа непрерывного обучения школа-колледж-вуз-предприятие. Функции института разнообразны: ведется обучение работников "Салюта" на вечернем отделении МАТИ, наставники занимаются практикой со студентами, своими силами налажен выпуск специальной литературы и методических пособий. В рамках кооперации с МВТУ им. Баумана, МАИ, МАТИ, МИСиС и другими днем многие студенты этих вузов работают на предприятии конструкторами и

получают достойную заработную плату, а вечером продолжают обучение своей специальности в стенах вуза. Студентам второго и третьего курсов предлагается заключить контракт о работе на заводе по окончании института. В 2006 году так поступили семь студентов МАИ. С учетом положительного опыта, накопленного в этой области, ФГУП "ММПП "Салют" разработано специальное положение, в котором определены льготы для будущих специалистов. Завод берет на себя обязательства по выплате дополнительной стипендии таким студентам на протяжении всего периода обучения, предоставляет своим молодым специалистам "подъемные" средства, что помогает им решать часть личных финансовых проблем. Кроме того, есть планы сотрудничества с рядом банков, за счет чего работникам "Салюта" предоставляется возможность частичной 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, ему не придется начинать с нуля.

Все это немаловажно, но мер, предпринимаемых самими предприятиями, без государственной поддержки в этом процессе недостаточно. В решении кадрового вопроса ОПК и совершенствовании нормативно-правовой базы в этой области необходим масштабный, комплексный подход, где государство призвано сыграть решающую роль. Не обойтись здесь без участия Министерства образования и науки. Давно пора разработать программу мер по стимулированию молодежи к трудоустройству в оборонных отраслях.

*Ольга ПОСПЕЛОВА*

*источник: газета "Красная звезда"  
20.04.07*

## НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ЦИАМ В 2006 ГОДУ

### **ФГУП "Центральный институт авиационного моторостроения им. П.И. Баранова" (ЦИАМ) продолжает работы по созданию научно-технического задела для перспективного базового двухконтурного турбореактивного двигателя (ТРДД) нового поколения для магистральных самолетов гражданской авиации.**

Об этом заявил генеральный директор ЦИАМ Владимир Скибин. Он перечислил некоторые направления поисковых и исследовательских работ, осуществляемых совместно с моторостроительными ОКБ и заводами. Среди них:

- экспериментально подтверждены основные газодинамические и акустические проектные параметры модельных ступеней: С178-1 - модель широкохордного малощумного вентилятора, К-11 - сверхвысоконагруженная типовая первая ступень КВД, Д-66М2 - типовая средняя ступень КВД, Д-70 - типовая замыкающая ступень КВД (с применением надроторных и подвтулочных устройств). Достигнут диапазон КПД от 86% до 91%;

- разработано и поставлено на испытания комбинированное фронтное устройство для камеры сгорания, обеспечивающей эмиссию NOx на 60% ниже норм ИКАО 2004 года, разработан проект кольцевой малоэмиссионной камеры сгорания;

- экспериментально подтверждена высокая эффективность предложенной институтом конструкции кольцевого решетчатого глушителя шума для воздухозаборного канала ТРДД и шевронных сопловых насадков, применение которых способствует выполнению перспективным самолетом с новым ТРДД норм Главы 4 стандарта ИКАО (2006 г.) с запасом не менее 15 EPN Дб;

- при испытаниях двигателя с демонстрационной электроприводной САУ определены характеристики электроприводных агрегатов топливопитания и регулирования направляющих аппаратов компрессора;

- разработан перечень и выполнен анализ реализуемости базовых технологий создания ТРДД нового поколения с оценкой затрат на их освоение;

- разработаны рекомендации по формированию сертификационного базиса для двигателя нового поколения с учетом гармонизации с зарубежными нормами;

- в обеспечение создания двигателя SaM-146 проведена экспертиза трещиностойкости диска вентилятора и ротора подпорных ступеней, а также теплового состояния узла многоступенчатой турбины низкого давления;

- совместно с НП "ОАК", ОАО "ОКБ им. А.С. Яковлева", ОАО "Ильюшин", ОАО "НПК "Иркут", ОАО "Авиадвигатель" выполнен комплекс мероприятий по обоснованию выбора двигателей нового поколения для перспективных БСМС МС-21 и нового многоцелевого транспортного самолета (МТС);

- в рамках темы "Безопасность - надежность - экология" разработаны методические руководства по проектированию дисков компрессоров и турбин ГТД с учетом допустимости повреждений, по испытаниям на усталость силовых резьбовых соединений, по прогнозированию переменных напряжений при вынужденных и резонансных колебаниях рабочих лопаток ГТД и ряд других.

*Дмитрий КОЗЛОВ*

*источник: AVIAPORT.RU  
16.04.07*

## АВИАЛОББИ

### **На самарском ОАО "Завод авиационных подшипников" планируется сосредоточить все производство подшипников для отечественного авиастроения.**

С такой инициативой выступила международная ассоциация "Союз авиационного двигателестроения". Окончательно решение должно быть принято на следующей неделе. Аналитики считают это решение логичным, поскольку предприятие уже производит 80% этого ассортимента продукции, но прогнозируют существенное увеличение спроса на продукцию для авиации через несколько лет, когда сформируются окончательные заказы на отечественные самолеты.

В минувший четверг президент международной ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко на научно-техническом совете в Самаре заявил о том, что все производство авиационных подшипников будет сосредоточено на самарском ОАО "Завод авиационных подшипников" (ЗАП), входящем в "Европейскую подшипниковую корпорацию" (ЕПК). Окончательный протокол по решению совета, принявшего предложение господина Чуйко, будет готов на следующей неделе. Тогда же станут известны сроки реализации этого проекта и объемы будущего производства. По словам президента ЕПК Андрея Татанова, "сегодня АССАД ищет достойных поставщиков для отечественного авиастроения, и в этом смысле ЗАП с его перспективными разработками доказал и ассоциации, и поставщикам, ознакомившимся вчера с производством, что завод способен производить качественную продукцию".

ОАО "Завод авиационных подшипников" создано в 1996 году на базе бывшего ГПЗ-4 (Самара), оно производит более 4,5 тыс. наименований подшипников и является российским лидером по производству спецподшипников. ЗАП производит 80% авиационных подшипников в России.

ЕПК объединяет ОАО "Московский подшипник", ОАО "Московский завод авиационных подшипников", АО "Степногорский подшипниковый завод" (Казахстан), "Волжский подшипниковый завод" (Волгоградская область), ОАО "Завод авиационных подшипников" (Самара), "Научно-исследовательский центр ЕПК", сервисно-сбытовое подразделение ООО "Торговый дом ЕПК", управляющую компанию ОАО "ЕПК". По данным управленческой отчетности, в 2006 году реализация по основной деятельности составила 7,87 млрд. рублей (без учета НДС). Прибыль - 1,34 млрд. рублей. Объем продаж подшипников превысил 26,5 млн. штук.

По мнению Николая Кучина из Energy Consulting, заявление президента АССАДа выглядит вполне логичным. "Фактически сегодня ОАО "ЗАП" - единственное предприятие, способное наилучшим образом удовлетворить потребности российского авиапрома в авиоподшипниках. В свое время ЕПК приобретала самарский завод как раз с целью выхода в этот сегмент, если даже не сказать, завоевания российского рынка авиоподшипников", - отметил аналитик. Константин Романов из ИК "Финам" считает, что ЕПК потребуются "относительно небольшие суммы для сосредоточения про-

изводства на ЗАПе - около \$1,5-2 млн. "По сути, издержки будут связаны с расширением производственных мощностей ЗАП, некоторым изменением логистики", - уточнил он.

Отметим, что заявление о сосредоточении производства авиационных подшипников последовало за окончательным одобрением ФАС РФ сделки по приобретению 79,48% акций самарского предприятия европейской подшипниковой корпорацией. Несмотря на то, что ЗАП вошел в состав ЕПК в 2005 году, окончательное решение ФАС приняла только в январе текущего года. В ФАС объяснили столь длительное рассмотрение вопроса необходимостью "ряда согласований". Кроме того, в начале этого года ОАО "ЗАП" выступило партнером НПО "Сатурн" и французской Snesta в разработке нового проекта авиационного двигателя SaM146. По словам пресс-секретаря ЕПК Натальи Святославской, "в настоящее время идут переговоры по размещению заказа на подшипники на ЗАПе и мы надеемся, что на этом двигателе будут стоять наши подшипники". Аналитики считают, что продвижение самарского завода - результат совместных действий руководства ЕПК и АССАД, причем последний, как отмечают участники ассоциации, выступает мощным лоббистом на уровне государственной власти. Отметим, что президент ассоциации Виктор Чуйко озвучил еще одно предложение АССАД, касающееся перспектив самарского ЗАПа. По его словам, завод должен стать стартовой площадкой по выпуску подшипников с керамическими телами качения. По словам госпожи Святославской из ЕПК, в России "разработками и опытным производством керамических тел качения занималось раньше научно-производственное предприятие "Технология" (г. Обнинск), но сейчас их выпуск прекращен - тела качения покупают в Европе (ЗАП пользуется немецкими), что очень дорого - тела качения для одного подшипника стоят 2,5 тыс. рублей, а сам подшипник (металлический готовый) - 1,5 тыс. рублей". "Правительство обозначило приоритетным развитие отечественного авиастроения и повышение его надежности - значит, отрасли понадобятся новые качественные комплектующие", - отметили в ЕПК. "Керамические тела качения обеспечивают более стабильную работу подшипника, работают с дефицитом смазки, требуют меньше охлаждения, что актуально для узлов подшипников, у которых происходит высокий нагрев, например в авиадвигателях, - отметил начальник отдела специализированного конструкторского бюро ЗАПа Михаил Кондратьев. - Но проблема в том, что такие подшипники пока не востребованы потребителями из-за их более высокой цены".

Аналитики предполагают, что существенного роста спроса на авиоподшипники можно ждать только через несколько лет. "Задача поставлена, но пока российские компании гражданской авиации закупают Boeing и Airbus, спрос на подшипники связан лишь с сервисными работами и ремонтом старых самолетов", - считает аналитик "Финам" Константин Романов.

*Елена МАНГИЛЕВА*

*источник: газета "Коммерсантъ-Волгоград"  
23.04.07*

## ТРЕТИЙ НЕ ЛИШНИЙ

### Чиновники задумали еще один двигателестроительный холдинг.

Как стало известно РБК daily, ОАО "СНТК им. Кузнецова" и еще несколько предприятий двигателестроительной отрасли могут быть выделены в отдельный двигателестроительный холдинг. Это будет уже третий холдинг по производству авиационных двигателей. Первый будет с участием частного капитала, создается на базе пермских предприятий, уфимского и рыбинского двигателестроительных холдингов. Второй - со 100-процентным участием государственного капитала - формируется вокруг ФГУП "ММПП "Салют". По данным источников РБК daily, концепция трех холдингов сейчас обсуждается в Минпромэнерго и чиновники готовы ее принять.

В настоящее время в России производство авиационных двигателей сосредоточено на четырех предприятиях: ОАО "НПО "Сатурн" (Рыбинск, 37% акций принадлежит государству), ФГУП "ММПП "Салют" (Москва), ОАО "УМПО" (доля государства 49,99% акций), а также предприятия Пермского моторного комплекса (ПМК), одним из главных акционеров которого является ВТБ.

На сегодняшний день рассматривается создание трех двигателестроительных холдингов. Первый из них будет на 49% частным. В него войдут предприятия пермского моторостроительного куста (ОАО "МП", 14,25% у государства), ОАО "ПМЗ" и ОАО "Авиадвигатель" (45% у государства), ОАО "НПО "Сатурн" (государству принадлежит 37% акций), ОАО "УМПО" (доля государства 49,99%), ОАО "ММП им. Чернышева (у государства 50%+1 акция), ОАО "Климов" (100% акций находятся у государства), ФГУП "Мотор", ОАО "Инкар" и ОАО "ОМКБ". Создаваться холдинг будет под управлением Рособоронэкспорта.

Второй холдинг будет сформирован только из государственных предприятий. В него войдут ФГУП "ММПП "Салют", "ОМО им. Баранова" и "ТМКБ "Союз".

Неожиданностью для всех стало то, что сейчас вновь серьезно начал рассматриваться вопрос о создании третьего двигателестроительного холдинга в Самаре на базе ОАО "СНТК им. Кузнецова". В него помимо данного предприятия войдут "ОАО "Моторостроитель", ОАО "КМПО" и ОАО "АМНТК "Союз". Данный холдинг будет заниматься двигателями для самолетов Ту-95, Ту-22 и Ту-160 для стратегической авиации.

Информацию о трех двигателестроительных холдингах подтвердил глава Роспрома Борис Алешин. "Подготовленный Роспромом проект был отправлен для обсуждения в Минпромэнерго", - сказал он РБК daily. Источник РБК daily во Внешторгбанке также знаком с данной концепцией. По его словам, в банке обсуждается создание трех двигателестроительных холдингов. ВТБ готов финансировать некоторые сделки, связанные с передачей акций предприятий от одних собственников другим.

Гендиректор Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) Александр Артюхов сказал РБК daily, что пока это концепция, но с

ней многие уже согласны. "В настоящее время существует несколько концепций формирования интегрированных структур в области двигателестроения. Ни одной из них не отдается предпочтение, идет процесс обсуждения и согласования. Об окончательных решениях в этой области речь не идет", - заявил РБК daily гендиректор ОАО "Климов" Александр Ватагин. Он также добавил, что в ближайшее время будет завершён процесс передачи 100% ОАО "Климов" РСК "МиГ".

"Нельзя строить интегрированные структуры, учитывая потребности только авиации, ведь есть еще и энергетические установки. На последнем заседании в Роспроме рассматривалась концепция, состоящая из двух холдингов", - сказал РБК daily Юрий Елисеев, гендиректор ФГУП "ММПП "Салют". Президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко предложил создать две структуры: частную корпорацию "Северный венец" и государственную "Объединенные моторы". При этом интегрированная структура на базе ОАО "СНТК им. Кузнецова" требует проработки, указано в стратегии, разработанной АССАД.

Как стало известно РБК daily, 20 апреля состоится очередное заседание комиссии Роспрома по созданию интегрированных структур. В материалах к заседанию (они имеются в распоряжении РБК daily) отмечается, что после создания двух основных холдингов "в дальнейшем может быть проведена интеграция самарских двигателестроительных предприятий". В материалах также отмечается, что одновременно с интеграцией "финалистов" в ограниченное количество бизнес-единиц надо будет развивать сеть специализированных разрабатывающих и производящих агрегаты, узлы и детали для авиационных двигателей. Все это позволит достичь объема продаж двигателей более 180 млрд. руб. в год (сейчас 61,15 млрд. руб.) к 2025 году.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"  
12.04.07

### 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>

## ВЕРТОЛЕТНЫЙ ГАМБИТ

**Авиастроение в России в настоящее время на особом контроле руководства страны. Именно в этой отрасли используются самые передовые технологии, которые должны стать локомотивом для российской экономики, выходящей из затяжного кризиса. В большинстве случаев, говоря об авиапроме, подразумевают самолетостроение, забывая, что существует еще и вертолетостроение. У него тоже предостаточно проблем, давно ждущих решения.**

По прогнозу Rolls-Royce, в период 2007-2016 гг. объем вертолетного рынка составит 15 038 машин, при этом общая стоимость планеров летательных аппаратов оценивается в 144 млрд. долларов, а двигателей - в 15 млрд. долларов.

В течение 10 лет на вертолетном рынке военной техники ожидаются поставка и глубокая модернизация 8 943 вертолетов. Прежде всего будут выполнены работы на общую сумму 11,4 млрд. долларов по замене двигателей, а стоимость планеров винтокрылых машин составит 120 млрд. долларов. Около 45 процентов всех продаваемых машин составят средние многодвигательные транспортные и морские патрульные вертолеты. Восемнадцать процентов придется на двухдвигательные вертолеты огневой поддержки и тактические вертолеты общего назначения. Еще 18 процентов составят однодвигательные разведывательные вертолеты.

По оценке другой не менее авторитетной компании "Форкаст Интернэшнл", как сообщает АРМС-ТАСС, с 2004 по 2013 год в целом емкость рынка военных вертолетов составит 84 млрд. долларов. В этот период будет произведено 5 448 и модернизировано 1 668 машин.

По прогнозам, помимо роста объемов, будет наблюдаться и увеличение стоимости ежегодного производства военных вертолетов. Этот показатель роста стоимости производства будет опережать рост его объемов, что объясняется увеличением в предстоящие годы выпуска относительно дорогих вертолетов.

Гражданский сегмент вертолетного рынка, по оценке специалистов Rolls-Royce, особых изменений не претерпит. До 2016 года в общей сложности ожидается постройка 6 095 вертолетов. Ежегодный выпуск машин увеличится с 555 до 689. Стоимость их планеров оценивается в 24 млрд., а двигателей - в 3,6 млрд. долларов. Около 41 процента составят однодвигательные машины, а еще 40 процентов придется на легкие двухдвигательные вертолеты.

Если во времена союзного государства вертолеты фирм "МВЗ им. М.Л. Миля" и "Камов" занимали 30 процентов мирового рынка, то сегодня российским производителям принадлежит около 5-6 процентов.

Для вывода вертолетостроительной отрасли из кризиса указом президента РФ от 29.11.2004 и постановлением правительства РФ от 6.05.2005 было создано ОАО "ОПК "Оборонпром". Основной целью соз-

дания холдинга стало формирование современных производственных отношений в области вертолетостроения, восстановление административных и научно-технических связей между отдельными предприятиями отрасли. По расчетам наших специалистов, создание столь мощного холдинга позволит эффективно конкурировать на мировых рынках и привлекать инвестиции в новые разработки.

Ассоциация вертолетной индустрии (АВИ) провела пресс-конференцию на тему "Будущее вертолетной индустрии России". О проблемах российских вертолетостроителей и путях выхода из кризиса рассказали Михаил Казачков - председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии, Игорь Пшеничный - генеральный директор ОАО "Камов", Михаил Короткевич - заместитель генерального директора по организации производства ОАО "МВЗ им. М.Л. Миля", Халидэ Магагонова - генеральный секретарь Федерации авиационного спорта России, абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу.

Конечно же, российским вертолетостроителям под эгидой "ОПК "Оборонпром" легче объединить усилия, но остаются проблемы, требующие скорейшего решения. Как ни странно, но по сей день не определены потребности российских эксплуатантов в вертолетах. В настоящее время АВИ готовит "Ежегодный доклад о состоянии российской вертолетной индустрии". Его основу составит анализ вертолетного рынка и предложения по повышению его эффективности, по формированию современной инфраструктуры рынка вертолетных услуг.

По оценке специалистов, основными причинами роста военного сегмента вертолетного рынка считаются необходимость восстановления численности вертолетного парка, а также повышения мобильности войск. Основными покупателями на этом рынке считаются Индия и Китай. Для российских производителей не меньшую привлекательность имеют латиноамериканские страны. В странах Латинской Америки в настоящее время эксплуатируется более 400 вертолетов Ми-8, Ми-17, Ми-24, Ми-35 и Ми-26. Россия заключила крупные контракты с Венесуэлой, Мексикой и Перу. Хорошие перспективы у российских производителей на рынках Ближнего Востока и Северной Африки.

Это, так сказать, прицел на будущее, а пока же отсутствие стабильного заказа у предприятий, поставляющих комплектующие для вертолетов, привело к перепрофилированию их производства на выпуск другой продукции. К тому же мелкосерийный выпуск ведет к увеличению стоимости комплектующих, что по большому счету лишает головные предприятия прибыли.

Сегодня одной из ключевых проблем стало несоответствие научно-технического и производственного потенциалов объему платежеспособного спроса на продукцию отрасли. К этому привело отсутствие государственных заказов не только на выпускаемую продукцию вертолетных заводов, но и на проведение НИОКР по созданию новых вертолетов, формированию научно-технического задела на будущее. Изно-

шенность станочного парка на некоторых предприятиях составляет 83-85 процентов. Количество квалифицированных рабочих порой не более 10 процентов. Средний возраст сотрудников ОКБ - 58-60 лет. Молодежь приходит в конструкторские бюро, но для передачи опыта необходимы практические работы, желательно с новой, перспективной техникой, а этого нет.

Например, в свое время военное ведомство объявило конкурс на учебно-тренировочный вертолет. Конструкторы разработали новые машины Ка-226 и "Ансат". Однако в итоге принято решение о модернизации на "Роствертоле" ветерана Ми-2 и поставке этих машин в Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков. По оценке специалистов, стоимость модернизации такой машины и ее эксплуатации в несколько раз дороже современных зарубежных аналогов. Думается, государству было бы выгоднее начать выпуск современных машин, чем реанимировать проект середины прошлого века.

Как пояснила Халидэ Макагонова, порой при всем патриотизме отечественным потребителям невыгодно приобретать российскую технику. Нужна большая серия, которая снизит стоимость машин, ну и, конечно же, привлекательность в плане эксплуатации. Когда для регламентных работ в прямом смысле слова приходится искать запчасти по всей России, ни о какой конкурентоспособности отечественных производителей не может быть и речи.

Без господдержки в данном вопросе российская вертолетостроительная отрасль не сможет выйти на качественно новый уровень развития. А рынок диктует все более жесткие условия.

Сегодня покупателю не нужны, как говорится, тонны бумажной документации, его привлекают информационные носители в электронном виде. И конструирование во всем мире ведется с использованием новейших информационных технологий.

Как заявил М. Казачков, "низкий уровень финансирования новых разработок ведет к убыточности научно-исследовательских и опытно-конструкторских организаций, в которых сосредоточен значительный интеллектуальный потенциал, к отставанию от мирового уровня в области высоких технологий".

Привлечение в вертолетостроение, как и в самолетостроение, частного капитала весьма проблематично. Инвесторам невыгодно вкладывать деньги в проекты новой вертолетной техники. Их отпугивают высокая стоимость и длительные сроки окупаемости проектов, которые составляют около десяти лет. Полу-

чение заемных средств через банки для КБ связано с большими трудностями. Разработчиков отпугивают высокие процентные ставки по кредитам.

В настоящее время консолидация финансовых усилий государства в лице ОПК "Оборонпром" позволила продолжить научные разработки в вертолетной отрасли. Созданы новые модели вертолетов: Ка-226, Ка-62, Ми-34С, Ми-38, "Актай", "Ансат". Начат выпуск установочных партий Ка-50 "Черная акула", Ми-28Н "Ночной охотник". Налажена модернизация существующих вертолетов: Ми-8 (в экспортном варианте Ми-17), Ми-24 (Ми-35), осваивается программа Ми-26. Как рассказал И. Пшеничный, в следующем году начнутся государственные совместные испытания вертолета Ка-52 "Аллигатор".

Здесь надо пояснить, что на пресс-конференции большая часть вопросов касалась ударных вертолетов Ми-28Н, Ка-50 и Ка-52. Представители вертолетостроительных фирм еще раз подтвердили, что противостояния тут нет. В настоящее время в ВВС, по разным оценкам, насчитывается не менее 700 вертолетов Ми-24, из которых исправны около 200-300 машин. Порой со ссылкой на представителей "МВЗ им. М.Л. Миля" звучат заявления специалистов, которые считают, что необходимо заняться модернизацией 300-400 Ми-24. Это якобы необходимо делать, чтобы Россия не потеряла существующий парк ударных вертолетов. По их оценке, предлагаемые на сегодня объемы производства боевых Ми-28Н явно недостаточны для оснащения отечественных ВВС, а темпы выпуска новых вертолетов не превысят десять машин в год.

Однако среди военных существует другое мнение. Согласно ему, в настоящее время такая модернизация для большей части Ми-24, выработавших или почти выработавших ресурс эксплуатации, неприемлема. Военным летчикам нужны новые машины с характеристиками, заложенными в тактико-технические задания для разработки Ми-28Н, Ка-50 и Ка-52. В противном случае наше отставание от других стран по ударным вертолетам станет критическим. Сегодня в государственной программе вооружения прописано количество закупаемых машин. Какая машина лучше и в чем, покажет время, а пока надо работать и добиваться высоких практических результатов.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"  
18.04.07

## 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

## ЗАЖИГАТЕЛЬНОЕ ШОУ

### **17 апреля в бразильском городе Рио-де-Жанейро начинается работа шестая Международная выставка и конференция по аэрокосмическим и оборонным технологиям LAAD-2007.**

Сотни компаний и предприятий со всего мира представляют на ней образцы современной техники для наземных, воздушных и морских сил, оборудование и технику для сил безопасности и подразделений специального реагирования. Предыдущую выставку в апреле 2005 года посетило более 40 официальных иностранных делегаций, свою продукцию представляли 300 фирм из 28 стран. Как сообщил директор нынешней выставки Сержиу Фигейреду Жардим, свои экспозиции на LAAD-2007 представят свыше 300 компаний из 30 стран мира. Выставка впервые проводится одновременно с салоном гражданской авиации Aviation Expo Latin America - 2007.

В российскую делегацию под руководством директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФС ВТС) Александра Фомина включены представители 18 предприятий оборонно-промышленного комплекса, пять из которых - субъекты ВТС. Они представят около 200 образцов вооружения и военной техники.

Гвоздем программы, скорее всего, станет активно продвигаемый на латиноамериканский рынок корпорацией "Сухой" многоцелевой сверхманевренный истребитель Су-35. Продвигают "сухие" также Су-30МК-2. Вертолетную тему представят ФГУП "Рособоронэкспорт", Улан-Удэнский авиационный завод и Московский вертолетный завод им. Миля. Речь идет о вертолетах Ми-35М, Ми-28НЭ, транспортных Ми-26 и Ми-171Ш. А "примкнувшая" к ним фирма "Р.Е.Т. Кронштадт" познакомит посетителей выставки с комплексным тренажером десантно-транспортного вертолета Ми-17-1В.

Тематика выставки выходит за рамки чисто авиационной. ООО "Военно-промышленная компания" вместе с российским госпосредником - "Рособоронэкспортом" - намерена продвигать в Латинскую Америку и страны Карибского бассейна танки Т-90 различных модификаций, все разнообразие боевых машин пехоты и бронетранспортеров, а также комплексы управляемого вооружения. В российскую экспозицию включена и информация о зенитных ракетных комплексах ПВО "Бук-М2Э" и "Тор-М1". Ожидается, что интерес будет проявлен к представляемым россиянами современным технологиям, применяемым в системе государственной безопасности. Постараются удивить бразильцев и новички выставки в Рио-де-Жанейро - ЦКБ морской техники "Рубин" из Санкт-Петербурга, государственный московский завод "Салют" - ведущее предприятие страны по разработке и производству корабельных радиолокационных средств обнаружения и целеуказания, Уральский оптико-механический завод.

Российские производители оружия рассчитывают на еще более широкое завоевание латиноамериканского рынка. Сегодня в вооруженных силах стран региона эксплуатируется более 400 вертолетов и около 500 автомобилей различных типов российского производства. Эти цифры "Времени новостей" привел гене-

ральный директор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов. В Латинской Америке действует семь постоянных представительств "Рособоронэкспорта". Надежные партнеры россиян на континенте - Венесуэла, Колумбия, Куба, Мексика, Уругвай. За последнее время значительно активизировались контакты с Аргентиной, Чили, Перу, Бразилией и Эквадором. В регионе растет интерес к развитию сотрудничества с Россией в военно-технической области. Хотя бы потому, что страны Латинской Америки все активнее участвуют в миротворческих операциях под эгидой ООН, борются с терроризмом и незаконным оборотом наркотиков. Это, естественно, требует технического оснащения силовых структур.

Латиноамериканцам импонирует высокая надежность и боевая эффективность нашего вооружения и военной техники (ВВТ), простота обращения с ними и оптимальная стоимость. Поскольку в последние годы наметилась некоторая диверсификация основных направлений экспорта российской продукции военного назначения, Латинская Америка начинает играть все большую роль в планах "Рособоронэкспорта". На основных партнеров России в сфере ВТС (Китай и Индию) в 2005 году приходилось 74% общего объема экспорта продукции военного назначения, а по итогам 2006 года эта доля снизилась до 62%. Импульс сотрудничеству россиян с латиноамериканцами придали участвовавшие в последние годы официальные визиты и переговоры высших должностных лиц с обеих сторон, многочисленные встречи парламентариев, руководителей военных и финансовых ведомств, мощное участие крупных предприятий российского оборонно-промышленного комплекса в выставках вооружений и военных технологий на континенте.

"Задача, поставленная перед "Рособоронэкспортом" по поиску новых рынков и закреплению на них, в последние годы успешно решается компанией на целом ряде направлений, в том числе и в латиноамериканском регионе", - сказал Сергей Чемезов. По его оценке, латиноамериканский рынок ВВТ по вполне понятным причинам не может быть в полной мере альтернативой китайскому или индийскому - объемы импорта наших вооружений сюда значительно меньше. Это объясняется отчасти состоянием экономики здешних стран-покупателей. Долгое время государства Латинской Америки закупали в основном вооружение американского и западноевропейского производства, уже бывшее в употреблении. Значительная часть этих арсеналов морально и физически устарела. Военно-политическое руководство многих стран региона вынуждено думать об их обновлении.

Уже сформировалась группа "перспективных" стран, которыми может быть востребована российская продукция военного назначения. Хорошую репутацию в операциях по переброске войск и грузов в труднодоступные зоны континента приобрели военно-транспортные вертолеты Ми-17. Местные специалисты единодушны: использование этих машин значительно усиливает оперативность и маневренность воинских соединений, особенно в горах и сельве. Армейские грузовики высокой проходимости "Урал", приобретенные Уругваем, продемонстрировали свои возможности не

только в условиях этой страны, но и в Конго, где при абсолютном отсутствии дорог их использует уругвайский контингент ООН. "Уралы", по словам латиноамериканцев, отличаются большой надежностью, высокой проходимостью и грузоподъемностью, отлично работают даже при температуре плюс 50 градусов Цельсия. Вообще российская техника лучше удовлетворяет требованиям по эксплуатации в различных климатических, высотных и географических условиях, нежели зарубежные аналоги.

"Россия и латиноамериканские страны могли бы активизировать сотрудничество как за счет расширения номенклатуры предлагаемой продукции военного назначения, так и применения гибких схем финансовых расчетов с нашими заказчиками, - говорит глава "Рособоронэкспорта". - Мы готовы в качестве оплаты за поставляемые вооружения и военную технику принимать не только твердую валюту, но и высоколиквидные товары и продукты национального производства, использовать другие альтернативные формы оплаты". По словам Сергея Чемезова, его компания уже использует на практике офсетные программы (а это гарантия реальных инвестиций в местную промышленность), организует лицензионное производство в странах-заказчиках, реализует комплексные программы логистической поддержки, соответствующие нормам и требованиям ведущих западных поставщиков вооружений.

Российский госпосредник, в максимальной степени учитывая потребности партнеров, гарантирует комплексное обеспечение поставленной техники и оружия. Речь идет об эффективном послепродажном обслуживании, продлении сроков эксплуатации, увеличении боевых возможностей вооружений и военной техники за счет их модернизации, а также о подготовке военных специалистов стран - покупателей российского оружия.

Российская сторона предлагает проведение заказных либо совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) и даже совместное производство некоторых видов вооружений. Особо оговаривается их поставка в третьи страны, создание базы для обслуживания и ремонта. Подобные проекты в содружестве с некоторыми латиноамериканскими странами уже есть. Перспективным направлением может стать создание региональных центров по обслуживанию вооружения и военной техники российского производства. Такой центр - вертолетный - создан на базе ВМС Мексики в Веракрусе. Этот проект курировали президенты двух стран, что помогло его успешной реализации. С помощью этого и других подобных проектов "Рособоронэкспорт" рассчитывает на улучшение качества ремонта техники не только российского, но и западного производства.

Первые контракты россияне со странами латиноамериканского региона были подписаны лишь в 2001-2002 годах. С тех пор поставки вооружений и военной техники сюда значительно выросли. Характерный пример - контракт на поставку Венесуэле 100 тыс. автоматов Калашникова АК-103 четвертого поколения, которые заменят автоматические винтовки FAL бельгийского производства. В этом году, по прогнозам, российский военный экспорт в латиноамериканский регион возрастет вдвое. Российские торговцы оружием ставку делают на крупные проекты, не сбрасывая со счетов поставку запчастей, лицензионное производство ВВТ по желанию заказчика, строительство соответствующих военных производств "под ключ".

Сегодня Россия предлагает странам Латинской Америки все типы современной авиационной техники: многофункциональные истребители, военно-транспортные, патрульные, противолодочные самолеты и борты специального назначения, самолеты-амфибии, боевые и многофункциональные вертолеты, беспилотные летательные аппараты, авиационное вооружение, тренажерную технику, наземную инфраструктуру для обеспечения полетов. Не менее широка гамма военноморской техники: дизель-электрические подводные лодки, эсминцы, фрегаты, корветы, ракетные и патрульные катера. Все эти корабли оснащены современным вооружением, включающим ракеты, артиллерийские боеприпасы, мины, торпеды, а также гидроакустическое и электронное оборудование.

Добавим сюда различные типы бронетанковой техники, включая основные боевые танки, боевые машины пехоты (БМП), бронетранспортеры (БТР), которые считаются одними из лучших в мире. Возможны поставки оперативно-тактических и других типов ракет, противотанковых управляемых ракет (ПТУР), реактивных систем залпового огня (РСЗО), артиллерийских орудий, стрелкового оружия и различных типов боеприпасов. "Рособоронэкспорт" предлагает системы ПВО малой и средней дальности, зенитные установки, ПЗРК, системы автоматического контроля, посредством которых можно создать зональные комплексы ПВО различных уровней.

Компания поставляет также вооружение для сил специального назначения и полицейских подразделений. Это индивидуальное оружие, средства для подавления массовых беспорядков и нейтрализации диверсионных актов, для защиты важных сооружений и охраны границы.

По словам Сергея Чемезова, компания может оказать помощь даже в развитии космической инфраструктуры. В латиноамериканском регионе могут найти спрос информационные и космические технологии, включая дистанционное зондирование Земли, космическое картографирование, навигационные системы, услуги по выведению на орбиту полезных нагрузок заказчика с помощью российских ракет-носителей. "С использованием спутников можно обнаруживать плантации наркосодержащих растений, - рассказал глава "Рособоронэкспорта". - Для представителей Организации американских государств (ОАГ) мы продемонстрировали снимок, по которому можно было бы определить нелегальный аэродром в аргентинской сельве".

В последние годы "Рособоронэкспорт" активно участвовал во всех крупнейших выставках вооружений в латиноамериканском регионе - в Бразилии, Чили, Колумбии и Венесуэле. С каждым оружейным шоу российская экспозиция все более совершенствовалась, подстраиваясь под реальные потребности стран региона. Организаторы LAAD-2007 надеются, что к Рио-де-Жанейро перейдет роль лидирующего авиашоу в Южной Америке, которая сейчас принадлежит чилийской FIDAE. Здесь говорят, что потенциал бразильской авиапромышленности в несколько раз превосходит ту же промышленность в Чили, и идея придать выставке в Рио лидирующую на континенте роль имеет горячую поддержку в Бразилии.

*Николай НОВИЧКОВ*

*источник: газета "Время новостей"  
17.04.07*



## ПРОВЕДЕНА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ АССОЦИАЦИИ ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

**Ассоциация вертолетной индустрии (АВИ), первая в стране некоммерческая организация, главными задачами которой являются координация усилий государства, профессиональной общественности и предпринимательства в развитии рынка вертолетных услуг России, провела пресс-конференцию на тему "Будущее вертолетной индустрии России".**

В пресс-конференции приняли участие: Михаил Казачков - председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии; Игорь Пшеничный - генеральный директор ОАО "Камов"; Михаил Короткевич - заместитель генерального директора по организации производства ОАО "МВЗ имени М.Л. Миля"; Халидэ Макагонова - генеральный секретарь Федерации авиационного спорта России, абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу.

Выступавшие на пресс-конференции отметили, что в настоящее время вертолетная индустрия России испытывает существенные трудности - еще недавно вертолеты фирм "МВЗ имени М.Л. Миля" и "Камов" занимали 30% мирового рынка вертолетов, а на сегодняшний день лишь 5-6%, предприятия лишены оборотных средств, нарушена сложившаяся ранее кооперация и технологические цепочки. Ряд предприятий, входящих в кооперацию, теперь находится в других странах (например, вертолетные двигатели производятся на Украине), что создает серьезные трудности в процессе разработки и производства вертолетной техники.

Отсутствие стабильного заказа у предприятий - поставщиков комплектующих вынуждает их перефилировать производство на выпуск другой продукции. Высокая стоимость и длительные сроки окупаемости проектов новой вертолетной техники, составляющие более 10 лет, практически исключают возможность участия частных инвесторов. При этом у ОКБ существуют трудности в получении и использовании заемных средств для создания новой вертолетной техники, считают практически все выступающие.

Они также отметили, что в настоящее время одной из системных проблем вертолетостроительной отрасли остается несоответствие научно-технического и производственного потенциала объема платежеспособного спроса на продукцию отрасли.

Все выступающие отметили, что отсутствие на протяжении последних 10-15 лет государственных заказов не только на выпускаемую продукцию вертолетных заводов, но и на проведение НИОКР по созданию новых вертолетов, созданию научно-технического задела на будущее привело к тому, что Россия практически утратила позиции на ряде традиционных рынков сбыта (Восточная Европа, Ближний Восток, страны СНГ и др.). Такое положение дел привело к изношенности активной части основных производственных

фондов (83-85% оборудования), низкому уровню использования информационных технологий, недостаточному количеству квалифицированных рабочих (менее 10%), ухудшающимися возрастными кадровыми показателями (средний возраст сотрудников ОКБ - 58-60 лет).

"Низкий уровень финансирования новых разработок ведет к убыточности научно-исследовательских и опытно-конструкторских организаций, в которых сосредоточен значительный интеллектуальный потенциал, к отставанию от мирового уровня в области высоких технологий", - сказал М. Казачков.

По мнению Михаила Короткевича, создание ОАО "ОПК "Оборонпром" указом президента РФ от 29.11.2004 и постановлением правительства РФ от 06.05.2005 встречено вертолетостроителями с надеждой, так как основной целью создания холдинга является формирование современных производственных отношений в области вертолетостроения, восстановление административных и научно-технических связей между отдельными предприятиями отрасли. Мощный холдинг сможет эффективно конкурировать на мировых рынках и дать возможность привлечь инвестиции в новые разработки.

Как сказал М. Казачков, консолидация финансовых усилий государства в лице ОПК "Оборонпром" позволила продолжить научные разработки в вертолетной отрасли. Созданы новые модели вертолетов: Ми-34С, Ми-38, Ми-28Н, "Актай", "Ансат", Ка-226, Ка-62. Произведена модернизация существующих вертолетов: Ми-8/17, Ми-24/35, осваивается программа модернизации Ми-2, Ми-26.

Все участники пресс-конференции сошлись во мнении, что интеграция всех участников процесса проектирования и производства вертолетов является объективно необходимой мерой для развития отрасли, для адекватного ответа на рынке мировой конкуренции. Если бы не было принято решение о создании холдинга, то о возрождении былой славы отечественного вертолетостроения через 3-5 лет можно было бы вообще забыть.

АВИ была создана по инициативе "снизу" в декабре 2006 г. В учредительном заседании АВИ приняли участие свыше 50 предприятий вертолетной отрасли. Ассоциация была поддержана руководством ОПК "Оборонпром", Федеральным агентством по промышленности (Роспром). АВИ будет подготовлен "Ежегодный доклад о состоянии российской вертолетной индустрии", основу которого составит анализ вертолетного рынка и предложения по повышению его эффективности, по формированию современной инфраструктуры рынка вертолетных услуг. Кроме того, начал издаваться полноцветный ежемесячный журнал "Вертолетная индустрия".

источник: AVIAPORT.RU  
12.04.07

## "РОСОБОРОНЭКСПОРТ" ОТКРЫЛ ЛИЦЕВОЙ СЧЕТ

### "Рособоронэкспорт" подписал в этом году первый крупный контракт.

Как стало известно "ЭВ", индийские ВВС получают 18 многофункциональных истребителей Су-30МКИ. По оценке экспертов, стоимость контракта может составить около \$700 млн. Параллельно "Рособоронэкспорт" активно продвигает на внешних рынках продукцию гражданского назначения.

О намерении Индии подписать новый контракт на поставку 18 самолетов Су-30МКИ (модернизированный коммерческий индийский) для своих ВВС сообщил впервые минувшим летом гендиректор корпорации "Иркут" Олег Демченко. Однако сделка состоялась только спустя девять месяцев. Как отметил заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко, Индия традиционно долго и основательно готовит военные закупки. По словам источника в Минобороны, поставка истребителей Су-30МКИ будет осуществлена по системе "трейд-ин", предполагающей, что в обмен на новые самолеты Индия возвратит эксплуатирующиеся в настоящее время в этой стране истребители Су-30К. "В настоящее время Индия располагает 18 истребителями Су-30К. Ранее предполагалось, что они будут модернизированы до уровня Су-30МКИ, однако позже индийская сторона приняла решение не проводить их модернизацию, а закупить новые самолеты в варианте Су-30МКИ", - сказал собеседник. Он добавил, что самолеты Су-30МКИ будут построены и поставлены корпорацией "Иркут", которая специализируется на выпуске истребителей Су-30 и Су-27, а также самолета-амфибии Бе-200.

Напомним, что в Индии осуществляется лицензионное производство истребителей Су-30МКИ. Всего будет построено 140 многофункциональных истребителей Су-30МКИ. Суммарный пакет подписанных ранее контрактов на поставку в Индию 50 истребителей Су-30К и Су-30МКИ и лицензионное производство на индийских предприятиях 140 истребителей Су-30МКИ составляет около \$5 млрд. Теперь к этой сумме, по мнению экспертов, можно добавить еще \$700 млн., которые Индия заплатит за новую партию готовых 18 Су-30МКИ. Директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев на днях объявил, что в 2006 году объем экспортных поставок российской продукции военного назначения установил рекорд и составил \$6,5 млрд. Валютная выручка "Рособоронэкспорта" достигла \$8 млрд. В прошлом году экспортные поставки осуществлялись в 64 страны мира. Россия заключила с Алжиром и Венесуэлой две грандиозные пакетные сделки стоимостью \$7,5 млрд. и \$3 млрд. соответственно. В алжирский пакет вошли 28 истребителей Су-30МКА, 34 МиГ-29СМТ и МиГ-29УБТ, 16 учебно-тренировочных самолетов Як-130, 8 дивизионов системы ПВО С-300ПМУ-2 и 180 танков Т-90С. Венесуэла закупила в России 24 истребителя Су-30МК2V, 38 вертолетов различных типов, 100 тыс. автоматов АК-103 и два завода по производству автоматов и патронов к ним. "Благодаря этим беспрецедентным сделкам объем контрактных обязательств России превысил на конец года \$24 млрд., причем его структура впервые в постсоветское время оказалась

хорошо сбалансированной как по номенклатуре, так и по числу заказчиков", - отметил Константин Макиенко. Наряду с новыми крупными покупателями российских вооружений масштабные заказы разместили и традиционные клиенты. Китай закупил новую партию из 8 систем ПВО С-300ПМУ-2 на \$1 млрд. Индия подписала контракт стоимостью \$1,6 млрд. на три новых фрегата проекта 11356.

В сегменте систем ПВО крупнейшей в коммерческом отношении и важнейшей в политическом и военном плане поставкой года стала передача в Иран 29 ЗРС "Тор-М1" стоимостью около \$700 млн. Тульское КБ приборостроения приступило к модернизации алжирских боевых машин пехоты БМП-2 в вариант БМП-2М "Бережок" и начало поставки в эту страну противотанковых комплексов "Метис-М" и "Корнет-Э". Кроме того, были завершены контракты с Бангладеш и Индонезией на поставку соответственно 60 бронетранспортеров БТР-80 и 36 БТР-80А, а с Уругваем - на поставку 48 бронированных машин ГАЗ-3971 "Водник" и автотранспорта. В суммарном объеме российского военного экспорта по-прежнему высока доля техники ВВС, которая за последние годы не опускалась ниже 30% от общего объема. В 2006 году она составила 49,9%. Резко возросшая в 2005 году доля военно-морской техники в прошлом году несколько сократилась, опустившись до уровня 27,3%. Практически неизменной в прошлом году осталась доля сухопутной техники - 11,4%, но заметно увеличилась доля ПВО, достигнув 9,2%. По прогнозу директора ФСВТС РФ, суммарный объем экспорта российских вооружений в ближайшей перспективе может превысить \$7 млрд. Примечательно, что "Рособоронэкспорт" не собирается ограничивать себя только экспортом оружия и военной техники.

Как сообщили в пресс-службе "Рособоронэкспорта", продвижение на внешние рынки продукции промышленного, производственно-технического и общегражданского назначения в последние годы становится все более важным направлением стратегии ФГУП. Вчера на промышленной ярмарке Hannover Messe - 2007 ФГУП "Рособоронэкспорт" представил более 200 высокотехнологичных гражданских проектов более 50 предприятий российского ОПК. Значительное место в экспозиции "Рособоронэкспорта" уделено новейшим экологическим технологиям, системам контроля окружающей среды на промышленных площадках, в районах добычи углеводородов, в подземных шахтах, современным системам связи и коммуникаций, в том числе применяемым в международных системах спасения судов, глобальных системах радионавигации GPS и ГЛОНАСС. Как добавили в пресс-службе, с 2001 года по линии "Рособоронэкспорта" различные виды продукции гражданского назначения поставлялись в Алжир, Индию, Китай, Кубу, Сирию, Финляндию, Чехию - всего более чем в 30 стран.

Олег БАСОВ,  
Сергей АРТЕМОВ

источник: газета "Московский комсомолец"  
17.04.07

## КООПЕРАЦИЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

### **Разработчики и производители авиамоторов объединились для создания прорывного продукта.**

Работы по созданию двигателя для самолета пятого поколения в России ведутся уже далеко не первый год. Однако долгое время перспективы их завершения казались довольно туманными. В последние годы видна политическая воля руководства страны выполнить эту задачу, а у самих исполнителей проекта появилось понимание того, что им нужно делать в сложившейся обстановке. Стимул в деле разработки принципиально нового ТРДД для всех один. Если не будет создан новый авиамотор, то через несколько лет России предстоит забыть о статусе великой авиационной державы.

Последним новым двигателем для боевых самолетов в нашей стране стал АЛ-31, заключение госкомиссии по которому было получено в 1985 г. Начавшаяся чуть раньше разработка более совершенного мотора АЛ-41 в силу известных причин была прервана в начале 90-х. В то время как в России бесконечной чередой шли реформы, в США и Европе были созданы двигатели F119 для самолета F-22, EJ200 для истребителя Eurofighter и M88 для Rafale. Таким образом, наметилось серьезнейшее отставание нашей страны в столь высокотехнологичной области, как авиационное двигателестроение, которое самым серьезным образом может сказаться на международном престиже России и привести к потере того сегмента рынка боевой авиации, который мы сегодня занимаем. Ведь не секрет, что залогом нынешнего относительного благополучия моторостроительной отрасли являются экспортные поставки созданных в 70-80 годы РД-33, АЛ-31Ф и их модернизация.

Ведущая сейчас работа по модернизации этих ТРДД позволит какое-то время заводам сохранять конкурентоспособность на внешнем рынке, но дальнейшее развитие предприятий без создания двигателя нового поколения невозможно. При этом важно понимать, что авиадвигатель нового поколения нельзя получить путем модернизации существующего, ведь новое поколение - это не просто переход на новый уровень тяги. В частности, перспективный ТРДД, который будет востребован на рынке через 30-40 лет, должен иметь ресурсные и эксплуатационные показатели, в разы превышающие сегодняшний уровень, его удельная масса должна быть снижена не менее чем на 30% по сравнению с АЛ-31Ф. Для решения этой задачи необходимо обеспечить новый уровень материалов и технологий. Однако, как показывает практика, утрата перспективных технологий стала одной из важнейших проблем российского ОПК. Ведь приватизация и последующее уничтожение предприятия, работающего, скажем, в области специальной химии, может пройти практически незаметно, однако, когда выпускавшаяся там продукция вдруг оказывается востребованной, выясняется, что развал производства необратим, а варианты решения этой проблемы фактически отсутствуют. В сложившейся ситуации, для того чтобы реализовать задачу создания авиадвигателя нового поколения, необходимо объединить все имеющиеся технические, кадровые и финансовые ресурсы. Ведь сегодня потенциал всех предприятий авиационного двигателестроения значи-

тельно ниже, чем в советские времена, когда каждые 2-3 года появлялись новые моторы. В случае с ТРДД нового поколения понимание необходимости объединения возникло у самих руководителей предприятий отрасли. Результатом стало создание кооперации разработчиков и производителей двигателя для ПАК ФА. Главным разработчиком в ней по сумме имеющихся возможностей было признано НПО "Сатурн".

О том, на каком этапе сегодня находятся работы по созданию мотора для ПАК ФА, на проведенном в Москве брифинге рассказал генеральный директор - генеральный конструктор уфимского НПП "Мотор" Александр Ивах. По его словам, участвовать в работе по намеченному на "Сатурне" плану создания двигателя нового поколения решили Уфимское моторостроительное производственное объединение, НПП "Мотор", Завод Климова, пермский "Авиадвигатель", АМНТК "Союз" и некоторые другие. Были созданы технический совет и рабочие комитеты, которые должны стать постоянно действующими в ходе разработки ТРДД нового поколения. Обосновывая роль "Сатурна" как головного разработчика проекта, Александр Ивах отметил, что эта фирма создавала АЛ-31Ф, здесь же в кооперации с НПП "Мотор" разработан АЛ-41Ф и 117С. Кроме того, работы, которые "Сатурн" сегодня выполняет по SaM146, позволили конструкторам предприятия ознакомиться с европейским опытом проектирования авиадвигателей. Этот интеллектуальный багаж, а также максимальный на сегодняшний день конструкторский и экспериментальный потенциал (4 500 конструкторов, включая лучших специалистов из Перми, Самары, Уфы, Москвы, Санкт-Петербурга, перешедших на "Сатурн" в последние годы) и определяют ведущую роль "Сатурна" в кооперации. Законодательное закрепление инициатив моторостроителей должно состояться в этом году.

По мнению Александра Иваха, целесообразным было бы участие в кооперации и ММП "Салют", которое наравне с УМПО является основной площадкой по производству АЛ-31Ф. Также активное участие в работе над новым мотором принимают отраслевые институты - ЦИАМ, ВИАМ и ВИЛС. Руководитель НПП "Мотор" считает, что сложившаяся на сегодняшний день кооперация должна сохраниться и при закладке двигателя нового поколения для гражданской авиации, а также перспективных наземных установок. При этом газогенератор нового двигателя для боевого самолета должен послужить базой для гражданского мотора. Это, естественно, не предполагает прямого копирования, однако применение наработанных технологий и отработанных конструкторских решений необходимо.

Обратный процесс, кстати, идет и сейчас - активно используется во многом уникальный опыт проектирования, полученный при создании двигателя АЛ-55, компрессор низкого давления которого на 70% превосходит по удельной мощности на килограмм массы все имеющиеся сегодня российские авиадвигатели, и, естественно, задел, полученный при создании АЛ-41Ф. Однако нынешнюю работу, считает Александр Ивах, нельзя считать простым продолжением этой темы. Ведь с момента выдачи техзадания на разработку АЛ-41Ф прошло более 20 лет. Появились новые требования к двигателям перспективных боевых самолетов. Но на

этом моторе было отработано применение новых материалов. В частности, как напомнил Александр Ивах, на НПП "Мотор" уже 20 лет назад были созданы композитные направляющие аппараты компрессора, которые были применены на двигателе, установленном на одном из военных самолетов, проводились испытания выходного устройства из композитного материала "углерод-углерод". Однако до серийного производства этих элементов еще далеко, особенно в условиях утери ряда технологий. Возродить их руководитель НПП "Мотор" считает вполне возможным, но лишь при условии точечной концентрации ресурсов государства на наиболее востребованных участках, поскольку подтянуть на нужный уровень всю промышленность композитных материалов просто невозможно.

"В аэродинамике дорога по созданию нового мотора пройдена более чем наполовину, - сообщил Александр Ивах, - а для обеспечения весовых и прочностных характеристик, думаю, еще много предстоит сделать". По его мнению, опытный образец авиадвигателя ново-

го поколения может быть сделан уже сейчас, но настоящий серийный мотор с ресурсом, в разы превосходящим сегодняшний уровень, будет готов примерно к 2015 г. Это заявление не противоречит планам ВВС о начале летных испытаний ПАК ФА в 2008-2009 гг. В воздух новый истребитель поднимется с двигателем нового поколения первого этапа. Александр Ивах полагает, что это стандартное решение для отечественного авиастроения: "Если вспомнить историю создания Су-27, то первое время он летал с двигателями АЛ-21, а к этапу серийного производства подошел АЛ-31Ф. То же самое было и со штурмовиком Су-25, который первоначально летал с "изделием 39", а затем "подошел" и разработанный НПП "Мотор" Р-95Ш".

*Илья КЕДРОВ*

*источник:  
газета "Военно-промышленный курьер"  
25.04.07*

## СДЕЛАНО В РОССИИ

**В последние 15 лет в силу известных обстоятельств авиационная промышленность получала заказы только на самолеты и двигатели, предназначенные для экспорта. Поэтому при их производстве допускалось использование систем управления, основанных на импортных модулях. В настоящее время поставлена задача полностью перейти на отечественные решения.**

В связи с этим Институт точной механики и вычислительной техники им. С.А. Лебедева Российской академии наук (ИТМиВТ) по заказу ОАО "НПП "ЭГА" разработал процессорный модуль для построения цифровых систем автоматического управления газотурбинными авиационными двигателями (САУ ГТД).

Процессорный модуль реализован на отечественной элементной базе, что отвечает современным требованиям выполнения заказов в интересах оборонно-промышленного комплекса России. При этом по своим характеристикам он существенно превосходит существующие аналоги.

Модуль служит центральным звеном САУ ГТД и предназначен для установки в бортовые системы управления, регулирования и диагностики силовых установок самолетов гражданского и военного назначения. Процессорный модуль является первым в семействе унифицированных модулей перспективной распределенной архитектуры бортовых систем управления. Инициатором данной разработки наряду с ОАО "НПО "Сатурн" и ОАО "НПП "ЭГА" выступил ИТМиВТ, обладающий большими наработками в области проектирования микросхем, вычислительных систем и программного обеспечения.

Интерес представляет архитектура процессорного модуля, в состав которой входит центральный процессор (80 МГц), имеющий двухъядерную архитектуру с универсальным и сигнальным процессором на одном кристалле (производство компании "ЭЛВИС"), flash-память для программ (8 Мб) и параметров (8 Мб), ОЗУ

8 Мб, ПЛИС, реализующая развитую логику ввода/вывода дискретных и частотных сигналов, сторожевой таймер, контроллер прерываний и буферные каскады коммуникационных каналов. Модуль работает под операционной системой QNX 6.3 либо под управлением собственного диспетчера реального времени.

Как отметил директор ИТМиВТ им. С.А. Лебедева С.В. Калинин: "Наша разработка является основой для создания перспективных авиационных систем управления. Достигнутые результаты позволяют надеяться на широкое использование процессорного модуля во всех типах систем управления и контроля, прежде всего в системах управления газотурбинными двигателями как авиационного, так и морского и энергетического назначения". Отметим, что процессорный модуль содержит полный набор цифровых интерфейсов, предназначенных для организации и поддержки обмена данными со всеми другими информационными системами самолета. Особенностью процессорного модуля является наличие в нем специальной ПЛИС, разработанной специалистами ИТМиВТ, чтобы разгрузить центральный процессор от выполнения однотипных операций, связанных с обработкой большого массива второстепенных данных.

В настоящее время на основе нового модуля заканчивается разработка универсального технологического контроллера авиационных интерфейсов, предназначенного для тестирования и обслуживания бортовых авиационных систем и сетей. Модуль также является основой для перспективной распределенной архитектуры бортовых систем управления.

В дальнейших планах ИТМиВТ - создание промышленного контроллера, предназначенного для построения автоматизированных систем управления технологическими процессами (АСУ ТП) энергетических установок, корабельных систем управления и систем автоматизации испытательных стендов.

*Андрей ГАРАВСКИЙ*

*источник: газета "Красная звезда"  
23.04.07*

## "В АВИАЦИИ ВНЕ ГОСУДАРСТВА РАБОТАТЬ НЕВОЗМОЖНО"

**Президент Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров о перспективах развития отрасли.**

Созданная в прошлом году Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК, в ее состав включены все российские конструкторские бюро и фирмы - производители военных и гражданских самолетов) намерена провести допэмиссию в размере \$0,5-1 млрд. В мае допэмиссию должен утвердить совет директоров ОАК. О планах привлечения частных инвестиций, стратегии развития ОАК и ситуации вокруг российской самолетостроительной корпорации "МиГ" Ъ в своем первом интервью на посту президента ОАО "ОАК" рассказал Алексей Федоров.

- Совету директоров в мае предстоит утверждать стратегию ОАК. Сколько средств потребуется на ее реализацию?

- До 2015 года из госбюджета предполагается направить как минимум \$10 млрд. через госпрограмму вооружений, федеральную целевую программу развития гражданской авиации и целевые субсидии. Примерно столько же мы рассчитываем привлечь частных инвестиций, в том числе путем выхода на рынки финансового капитала. Ближайший совет директоров должен утвердить допэмиссию путем частного размещения - private placement - в размере \$0,5-1 млрд., разместить ее планируется до конца года. Вырученные средства будут направлены в том числе на техническое перевооружение предприятий и новые программы.

- Кто выкупит допэмиссию - российские госбанки, какие-то крупные инвесторы? Есть ли интерес зарубежных партнеров, в частности EADS?

- Называть конкретных инвесторов преждевременно. Консультации уже идут, вероятно, это будут портфельные инвесторы и фонды. Такие компании, как EADS, обычно в допэмиссии не участвуют, однако интерес EADS никто не исключает, она давно заявляла о планах иметь долю в капитале ОАК. Собственно, это был один из факторов при покупке EADS акций НПК "Иркут".

- Ряд экспертов считал оценку НПК "Иркут" при вхождении компании в ОАК заниженной: на момент регистрации ОАК при общей капитализации "Иркута" в \$1,12 млрд. компания была оценена Росимуществом в \$940 млн. Не повлияло ли это на желание EADS участвовать в ОАК?

- Я не считаю оценку "Иркута" заниженной. Во всяком случае, у портфельных инвесторов она никакой тревоги не вызвала. С момента проведения IPO акции "Иркута" дали значительный рост и принесли инвесторам хороший доход.

- В конце 2006 года советник президента РФ Игорь Шувалов и Сергей Иванов, тогда еще глава Миноборо-

ны, подчеркивали намерение сотрудничать с EADS. Означает ли это, что на сотрудничестве с Boeing поставлен крест?

- Мы планируем поддерживать сотрудничество и с EADS, и с Boeing. Сотрудничество с EADS логично, так как Россия, хотя и не входит в ЕС, является частью Европы. В свое время ВТБ приобрел 5% акций EADS на пике падения акций концерна. Нет сомнений, что акции EADS будут расти, как только начнутся поставки A380 и более четко определится судьба проекта A350. Консультации о том, чтобы Россия в лице ВТБ или ОАК стала полноценным акционером EADS, идут непросто. Не готов сейчас сказать, чем они закончатся: может быть, перекрестным владением акций EADS и ОАК - это помогло бы более быстро и эффективно строить совместные программы. В то же время нельзя исключать сценария, в рамках которого ВТБ продаст пакет EADS, когда акции начнут расти в цене.

- А что вы можете предложить EADS?

- Позитивный эффект от нашего сближения евро и доллара явно не в пользу европейской промышленности, и перенос части работ в рублевую зону с задействованием наших производственных и инженерных мощностей мог бы увеличить конкурентные возможности Airbus и EADS. Причем с EADS я бы не ограничивался только гражданскими проектами, вполне возможно сотрудничество и по военной тематике, например по созданию беспилотных летательных аппаратов и транспортных самолетов.

- В какой срок ОАК планирует провести IPO?

- В 2007-2008 годах ОАК разместит акции дополнительной эмиссии. В ходе размещения мы планируем привлечь как портфельных, так и стратегических инвесторов. После допэмиссии и перехода всей корпорации на международную финансовую систему отчетности будет понятен срок проведения IPO.

- В ОАК вошли практически все самолетостроительные предприятия РФ. Оправдывает ли себя эта концепция - согнать всех вместе, как работающие заводы, так и едва живые?

- Объединение необходимо, поскольку российская авиапромышленность должна конкурировать прежде всего на мировом рынке, а не на внутреннем. Такая конкуренция требует максимальной интеграции всех имеющихся на сегодняшний день ресурсов: интеллектуальных, производственных, финансовых. Аналогичные процессы мы наблюдаем как в США, так и в Европе. Я считаю, что выбор сделан правильно, потому что внутри России закрытого рынка для всего спектра авиационной техники уже не существует.

- Создается впечатление, что за год до президентских выборов просто никто не взял на себя ответственность сказать, что на таких-то предприятиях или проек-

тах в авиастроении мы ставим крест. И это решение просто отложилось. То есть перенесено с уровня чиновников на плечи руководителей ОАК.

- Эту проблему можно рассматривать с разных точек зрения. Но вряд ли можно говорить о том, что государство, сформировавшее совет директоров ОАК, сняло с себя ответственность за авиастроение. С другой стороны, в правление корпорации вошли руководители ведущих предприятий отрасли, хорошо ориентирующиеся в этом бизнесе. Такое сочетание позволяет принимать оптимальные решения.

- Совсем недавно вы были совладельцем довольно крупного и весьма успешно развивавшегося холдинга - корпорации "Иркут". Комфортно ли вам сейчас быть наемным менеджером?

- Я уже более двух лет возглавляю МиГ, то есть работаю менеджером по найму. Основная сложность для меня сегодня - это то, что значительное количество вопросов требует согласований с большим количеством инстанций. Но, во-первых, я понимаю, что это неизбежный процесс на этапе формирования компании, а во-вторых, я постепенно адаптируюсь.

- Вы владели пакетом в "Иркуте" стоимостью около \$200 млн. по рыночным котировкам и обменяли его на акции ОАК, которые еще не котируются и, соответственно, почти ничего не стоят. Не жалко было?

- Мне кажется, это восстановление исторической справедливости. Я ведь собственником "Иркута" стал по необходимости. В начале 90-х годов Иркутский авиационный завод был исключен из списков перспективных предприятий, быстро акционирован, а государство оставило себе символические 14%. В "смутное время" было много примеров, когда определенные группировки скупали акции, заходили на предприятие и, как выражались в то время, попросту "отжимали" его. В этот период Иркутский завод работал над такими значимыми проектами, как Су-30МКИ и Бе-200. И в какой-то момент мы столкнулись с агрессивными попытками недружественного поглощения. В ответ пришлось срочно создавать структуры, которые консолидировали акции. Я убежден, что если бы мы проиграли войну за акции, сегодня не было бы ни Иркутского завода, ни корпорации "Иркут" с ее самым большим в отрасли портфелем заказов.

- То есть вы вернули красивый актив государству на блюдечке?

- Авиация - политизированный бизнес, вне государства в нем работать невозможно. Вхождение в ОАК дает гарантии, что "Иркут" будет иметь долгую и хорошую перспективу. Для меня этого достаточно.

- А вы останетесь акционером ОАК или реализуете свои акции?

- Пока я работаю в ОАК, я буду акционером.

- У вашего первого заместителя в ОАК, главы АХК "Сухой" Михаила Погосяна, сейчас нет акций объединенной корпорации. Предусмотрена ли какая-то опционная программа?

- Решение о вводе опционной программы находится в компетенции совета директоров. Полагаю, что менеджмент крупной компании должен иметь в ней небольшую долю - это хороший стимул для повышения ее капитализации и это устоявшаяся международная практика. Но я подчеркиваю, что речь идет именно о небольшом пакете, то есть о двузначных цифрах процентов говорить не придется.

- Почему глава крупнейшей самолетостроительной

компании "Сухой" Михаил Погосян не вошел в совет директоров ОАК?

- Сегодня необходимо в кратчайший период провести большую организационную работу, собрать воедино большие, преимущественно государственные активы, подвергнуть ревизии существующие программы и выработать стратегию развития российской авиационной промышленности. Для решения этих задач мало усилий топ-менеджмента ОАК, необходима поддержка и понимание на всех уровнях исполнительной и законодательной власти. Поэтому собственник в лице государства определил именно такой совет директоров. Что касается Михаила Погосяна, то хочу напомнить, что он помимо исполнения обязанностей первого вице-президента ОАК лично руководит такими проектами, как создание самолета Sukhoi SuperJet-100 и истребителя пятого поколения. Это одни из наиболее приоритетных программ для ОАК.

- SSJ поднимут вовремя, в августе 2007 года?

- Не так давно я был на КНААПО и в "Гражданских самолетах Сухого", лично убедился, что в рамках программы SSJ ведется большая целенаправленная работа. Я не берусь сегодня назвать точную дату подъема самолета. Для этого проекта гораздо важнее дата завершения сертификации, подготовка современной системы послепродажного обслуживания и экономические параметры проекта.

- В стратегию ОАК включены все существующие сейчас гражданские самолетные проекты. Например, региональные - и SSJ, и Ту-334, и Ан-148. Неужели они все обеспечены заказами?

- Ситуация с региональными перевозками приближается к критической. В ближайшее время потребуются много самолетов, удовлетворяющих специфическим требованиям разных перевозчиков. Мы должны предложить решения, соответствующие их запросам. Ан-148 - это 70-местная неприхотливая машина, способная эксплуатироваться на аэродромах невысокого качества. SSJ рассчитан на 100 мест. По сути, это уже ближнемагистральный самолет, который возьмет на себя часть рынка Ту-154. Поэтому Ан-148 и SSJ не являются конкурентами. Вопрос же о запуске серийного производства Ту-334 остается открытым. Это неплохой самолет, но до сих пор не закончены расчеты по технико-экономическому обоснованию программы.

- Что еще входит в продуктовый ряд ОАК, который будет в мае утверждаться советом директоров?

- Тематика военной авиации во многом определена госпрограммой вооружений до 2015 года. Это основные линейки боевых самолетов "ОКБ Сухого" и РСК "МиГ". Раздел стратегической авиации предполагает развитие сегодняшних образцов, а также создание переходных и перспективных машин. Госпрограмма вооружений определяет и те продукты, которые будут выходить на рынки в 2015-2020 годах. В их числе, в частности, широкая гамма беспилотных летательных аппаратов, как разведывательных, так и ударных. В России также будут выпускаться основные типы самолетов транспортной авиации. В частности, это Ил-112 и его гражданская версия в сегменте легких транспортных самолетов. Среднетранспортный самолет - это российско-индийский МТА. Тяжелая авиация будет базироваться на новых модификациях Ил-76. Сложнее ситуация с Ан-124. Рынок этих самолетов очень узок. Поэтому пока Ан-124 будут только ремонтироваться и модернизироваться. Тем более что ульяновский авиа-

ционный комплекс "Авиастар" и так загружен: он должен серьезно увеличить объемы производства Ту-204 и наладить выпуск Ил-76. Вопрос же о возобновлении производства Ан-124 потребует детальных расчетов и нестандартных инвестиционных решений.

- Когда будут сформированы военный, гражданский и транспортный дивизионы ОАК?

- Ситуация в сегменте боевой авиации является достаточно благополучной. Мы не будем форсировать процесс формального образования дивизиона, чтобы не нарушать ту работу, которую сегодня ведут "Сухой" и РСК "МиГ". Хотя координация работ обеих компаний уже ведется. Дивизион транспортной авиации уже начал формироваться на базе МАК "Ильюшин". Сложнее положение в гражданской авиации. Мы должны быстро принять точные решения и в структуре управления этим блоком, и в конфигурации дивизиона, имея в виду конструкторские бюро и серийные заводы. Вопрос интенсивно обсуждается и будет решен до конца года.

- Вы ведете переговоры с частными акционерами предприятий, которые должны или могут войти в ОАК?

- Такие переговоры по широкому кругу вопросов идут. Мы обсуждаем, в частности, исполнение оферты перед акционерами "Иркут" и обмен долей акционеров других предприятий на акции ОАК.

- Когда в ОАК войдут РСК "МиГ" и Казанское производственное объединение?

- Процесс вхождения этих компаний в ОАК оказался более сложным, чем первоначально предполагалось. Нам приходится решать не имеющие прецедентов задачи, связанные, в частности, с оценкой активов и имущества. До конца лета эти два предприятия интегрируются в ОАК.

- Сильно ли замедлило процесс с акционированием РСК "МиГ" желание "Рособоронэкспорта" взять под свой контроль двигателестроительные активы - ОАО "Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева" и ОАО "Климов", которые должны войти в будущее ОАО "РСК "МиГ"?

- У меня нет никаких оснований утверждать, что "Рособоронэкспорт" тормозил процесс акционирования РСК "МиГ". Более того, мы всегда координируем свои действия, потому что имеем одну цель - создание жизнеспособных двигателестроительных холдингов. Вхождение двигателестроительных активов, возможно, осложнялось из-за обсуждения концепции развития авиационного двигателестроения.

- А какую концепцию вы считаете наиболее приемлемой?

- Я считаю, что в двигателестроении должна сохраниться конкурентная среда.

- То есть получается, что при создании авиационной корпорации вы от внутренней конкуренции отказались, а для ваших поставщиков ее сохраняете?

- У моторостроителей другая ситуация - рынок более диверсифицирован, поскольку ориентирован и на самолетостроение, и на вертолеты, и на энергетические установки, и на газоперекачивающие станции. Поэтому в двигателестроении вполне могут быть созданы две, возможно, даже три компании. Важно, чтобы в каждой из них были достаточные мощности по разработке и производству новых двигателей. В России сегодня есть два разработчика с серьезной конструкторской базой в области боевой авиации - НПО "Сатурн" и "Климов" и один в области гражданской авиации - Пермский моторостроительный комплекс.

- Вы упоминали о договоренностях передать предприятия Чернышева и Климова в двигателестроительный холдинг. В какие сроки это может произойти?

- На первом этапе эти активы должны вместе с РСК "МиГ" перейти в ОАК. Затем, по мере формирования соответствующего двигателестроительного холдинга, будет проведен обмен активами между ним и ОАК. При этом мы не ставим задачу довести свою долю до блока пакета или контрольного пакета, для нас достаточно участвовать в управлении.

- В конце 2006 года глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов заявлял, что в ОАК может войти его дочерняя структура - "Оборонпром", который сейчас занимается созданием вертолетного холдинга.

- Вопрос обсуждается. "Оборонпром" и "Рособоронэкспорт" имеют ряд активов, которые нужны ОАК, например акции "ОКБ Сухого". С другой стороны, ОАК и РСК "МиГ" управляют акциями КБ Камова, которые нужны "Оборонпрому". В обоюдных интересах будет происходить процесс взаимного обмена.

- Прокуратура Москвы продолжает проверять, имели ли место поставки контрафактных запчастей с РСК "МиГ". Представители отрасли связывали это с возможным назначением вашего заместителя Сергея Цивилева на пост гендиректора "МиГа".

- Сегодня, насколько я понимаю, у прокуратуры нет претензий к РСК "МиГ" в связи с использованием контрафактных комплектующих. Обвинения с Сергея Цивилева были сняты после объективного изучения проблемы еще в прошлом году, и я бы не хотел возвращаться к обсуждению этого вопроса.

## ФЕДОРОВ АЛЕКСЕЙ ИННОКЕНТЬЕВИЧ

Президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация". Родился 14 апреля 1952 года в Улан-Удэ. В 1974 году окончил Иркутский политехнический институт. По распределению пошел на работу в Иркутское авиационное производственное объединение (ИАПО). В 1989 году стал главным инженером, а в 1992 году - генеральным директором ИАПО. В 1997-1998 годах занимал пост гендиректора Авиационного военно-промышленного комплекса "Сухой" (предшественник АХК "Сухой"). В 1998 году ИАПО преобразовано в ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут", господин Федоров избран его президентом. В 2003 году ОАО "НПК "Иркут" провело IPO. При раскрытии информации перед IPO выяснилось, что господин Федоров - крупнейший частный акционер "Иркут", ему принадлежит 18,9% акций компании. В сентябре 2004 года занял должности гендиректора и генконструктора ФГУП "Российская самолетостроительная корпорация МиГ", оставив пост главы "Иркут".

В 1999-2005 годах был председателем Иркутского отделения партии "Единая Россия". На думских выборах 2003 года шел первым номером по восточно-сибирскому региональному списку "Единой России" кандидатом в депутаты Госдумы РФ. В Восточно-Сибирском регионе "Единая Россия" заняла первое место, получив 42% голосов, однако господин Федоров отказался от депутатского мандата. С 2005 года - член высшего совета партии "Единая Россия".

В марте 2006 года премьер Михаил Фрадков предложил Владимиру Путину назначить господина Федорова главой ОАО "ОАК". Официально пост президента и председателя правления ОАК господин Федоров занял в ноябре 2006 года на первом учредительном

собрании корпорации. При этом свой пакет акций "Иркут" (общая капитализация компании на момент передачи акций составляла \$1,04 млрд.) он обменял на 4,9% акций ОАК.

### **ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ"**

Создана по указу президента РФ Владимира Путина от 20 февраля 2006 года. Цель создания Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) - консолидация российских самолетостроительных предприятий и повышение их конкурентоспособности на мировом рынке. ОАК зарегистрирована в ноябре 2006 года с уставным капиталом 96,7 млрд. руб. Доля государства в ОАК составляет 90,1%. Председателем совета директоров ОАК избран первый вице-премьер РФ Сергей Иванов. На первом этапе формирования в уставный капитал корпорации были переданы принадлежащие государству пакеты: 100% акций АХК "Сухой", 86% МАК "Ильюшин", 65,8% ОАО "Туполев", 58% Финансовой лизинговой компании, 38% ОАО "Ильюшин Финанс

Ко", 38% нижегородского завода "Сокол", 25,5% Комсомольского-на-Амуре авиаобъединения имени Гагарина, 25,5% Новосибирского авиаобъединения имени Чкалова, 15% объединения "Авиаэкспорт". Менеджмент НПК "Иркут" внес в ОАК 38,2% своих акций "Иркут", в обмен получив 9,9% акций ОАК.

На втором этапе формирования ОАК должны быть акционированы ФГУП "РСК "МиГ" и ФГУП "Казанское авиапроизводственное объединение имени Горбунова". 100% акций каждого из этих предприятий также будут переданы в ОАК. Кроме того, дополнительно в уставный капитал ОАК могут быть переданы акции частных владельцев "Авиастара-СП", Авиакомплекса имени Ильюшина, объединения "Авиаэкспорт", "Ильюшин Финанс Ко", Финансовой лизинговой компании, "Туполева", завода "Сокол", НПК "Иркут", ОКБ имени Сухого, ОКБ имени Яковлева, таганрогского авиакомплекса имени Бериева и компании "Таганрогская авиация".

*источник: газета "Коммерсантъ"  
23.04.07*

## **"ГЛАВНОЕ РЕШИТЬ, ЧТО ВЫВОДИТЬ НА БИРЖУ"**

### **Интервью с президентом ГК "Волга-Днепр" Алексеем Исайкиным.**

Акционеры авиакомпании "Волга-Днепр" на протяжении нескольких лет не могут найти взаимопонимания. Бизнесу перевозчика ничто не угрожает, но на репутации авиакомпании негативно сказываются корпоративные конфликты. Акционеры уже не смогли, как планировалось в начале 2007 года, провести IPO. Они обвинили менеджмент авиакомпании в утаивании прибыли и выводе парка самолетов Ан-124 "Руслан", а также лицензий с баланса ЗАО "Авиакомпания "Волга-Днепр". До последнего времени менеджмент авиакомпании не отвечал напрямую на претензии акционеров. О том, что будет дальше, Сергею Старикову рассказал президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин.

- Алексей Иванович, каковы основные направления развития авиакомпании?

- Я бы, скорее, говорил обо всей группе компаний. В настоящее время в нее входят две авиакомпании: "Волга-Днепр", специализирующаяся на чартерных перевозках с использованием рамповых грузовых самолетов Ан-124 и Ил-76, и авиакомпания "ЭйрБридж Карго" (AirBridgeCargo - ABC), осуществляющая регулярные перевозки грузов с применением грузовых версий Boeing 747 и других самолетов меньшей размерности. Удельный вес этих компаний в общем объеме группы составляет более 70%.

В секторе чартерных перевозок главную ставку мы делаем на наш основной самолет - Ан-124-100 "Руслан". В силу этого мы намерены серьезно заниматься его модернизацией и повышением эффективности перевозок на нем. В частности, мы продвигаем проект возобновления производства этого самолета. Соответствующие заявки были направлены в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) и Минпромэнерго. Сейчас уже ведутся переговоры с "Авиаста-

ром" о достройке двух самолетов Ан-124. В данный момент проходит стадия определения технического лица самолета, стадии незавершенного производства и круга поставщиков комплектующих.

Кроме того, большие планы связаны с эксплуатацией самолетов Ил-76. В прошлом году мы ввели первую модернизированную машину Ил-76-ТД200ВД, в третьем или четвертом квартале 2007 года будет готова вторая машина. Сейчас мы собираемся подписать контракт на еще три машины Ил-76. Пять машин - это тот операционный минимум, который позволяет эффективно эксплуатировать данные самолеты и дает возможность вести переговоры о долгосрочных контрактах.

Что же касается регулярных перевозок, то здесь основной упор мы делаем на обновление парка. Сейчас мы выводим из парка старые Boeing 747. Эти самолеты позволили запустить бизнес регулярных перевозок с минимальными рисками. Теперь речь идет о повышении эффективности этого бизнеса, что будет обеспечиваться более современными и производительными модификациями Boeing 747-400ERF и Boeing 747-8F. Поступление Boeing 747-400ERF ожидается в конце этого года, а 747-8F - с 2008 года.

- Во сколько обойдется "Волга-Днепр" строительство двух недостроенных "Русланов", на какой стадии находится данный проект?

- Стоимость достройки самолетов сейчас определяется совместной рабочей группой "Авиастара" и "Волга-Днепр". По предварительным ожиданиям стоимость будет не ниже 60-70 млн. долл.

- Это дорого?

- Как сказать. Предыдущий самолет стоил 30 млн. долл., и получается, что теперь такая же машина будет стоить в два раза дороже. В связи с тем, что предполагается практически удвоить срок эксплуатации и сократить в два раза численность летного экипажа, мы считываем, что эти самолеты окупят себя.



- За счет чего будет финансироваться этот проект?
- Мы надеялись, что часть затрат на подготовку производства и инфраструктуры профинансирует государственный бюджет. Что касается самих самолетов, мы можем привлечь российские банки или лизинговые компании.
- А будет ли ОАК заниматься восстановлением производства самолетов?
- Мы не слышали о том, что ОАК не будет заниматься "Русланами". Кроме того, мне известно, что существует поручение президента Владимира Путина руководству авиапрома сохранить компетенцию России в области производства сверхтяжелых грузовых самолетов. Мы знаем, что предоставленный в ОАК бизнес-план проекта возобновления производства Ан-124 находится на изучении.
- Сообщалось, что интерес к производству "Русланов" проявляет американский Boeing?
- Я думаю, что имелась в виду долгосрочная заинтересованность Boeing в перевозках с использованием Ан-124 в логистике компонентов Boeing 787 Dreamliner. Это отражено в подписанном в марте этого года договоре, который предусматривает сотрудничество в течение 21 года.
- Украина могла бы самостоятельно производить Ан-124 без участия России?
- Сейчас уже нет. КБ Антонова и "Авиант" всегда работали в тесной кооперации с Россией. Те детали, которые производились на Украине, не выпускались в России и наоборот. Сейчас восстановить их производство на Украине нереально.
- Вы направили в ОАК заявку о том, какие самолеты потребуются вашей авиакомпании. Каковы сейчас потребности "Волга-Днепр" в новых отечественных самолетах?
- В нашей заявке до 2015 года - пятнадцать Ил-76ТД-90ВД, двенадцать самолетов Ан-124, одиннадцать самолетов Ту-204С.
- Недавно ООН заявила о временной приостановке сотрудничества с "Волга-Днепр". Насколько это сильно сказалось на бизнесе компании?
- Существенного влияния на объемы продаж решение ООН не оказало. В последние годы была тенденция снижения объемов перевозок для ООН, которая перестала принимать участие в некоторых гуманитарных операциях.
- Зачем ЗАО "Авиакомпания "Волга-Днепр" затеяло смену формы собственности?
- Мажоритарные акционеры пришли к выводу, что существующая форма ЗАО перестала соответствовать реалиям бизнес-среды. Новых ЗАО сейчас регистрируются единицы. Самая распространенная форма собственности - ООО и ОАО. Новый проект закона "Об акционерных обществах", который сейчас разрабатывается, вообще не предполагает такой формы собственности. Исходя из этого, мажоритарные акционеры и совет директоров предложили акционерам выбрать ООО, ОАО или командитное товарищество. Кроме того, смена правовой формы актуальна в свете того, что в определенный момент, когда мы почувствуем необходимость привлечения инвестиций, будет решаться вопрос о выходе на фондовый рынок. Но какую именно компанию группы мы будем выводить на фондовый рынок, ответить на этот вопрос акционерам еще только предстоит.
- Расскажите подробнее о планах проведения IPO.
- Главное решить, что выводить на биржу. Будет ли

это авиакомпания "Волга-Днепр", или авиакомпания AirBridgeCargo, или вся группа компаний. Все зависит от того, что на тот момент будет наиболее привлекательно как объект инвестиций. В любом случае сначала предстоит провести реорганизацию бизнеса. Один из вариантов такой реорганизации - создание холдинговой компании, акции которой и можно вывести на биржу. Пока не будет решен спор между акционерами, никаких мер в этом направлении предприниматься не будет.

- Насколько неожиданным для вас было появление нового акционера в лице Фонда госимущества Украины, у него 15% акций?

- Да, это серьезный пакет, хоть и не является блокирующим, с ним надо будет считаться. О появлении нового акционера нам стало известно, когда в авиакомпанию пришли решения украинского и ульяновского судов (который легализовал украинское решение на территории России).

- Акционеры компании часто обвиняют вас в том, что финансовые показатели ЗАО на протяжении двух последних лет находятся в минусе. Их до сих пор интересует центр прибыли ГК, почему она не концентрируется в ульяновском ЗАО?

- У нас нет как такового центра прибыли. При прежнем составе акционеров мы не ставили задачи получения прибыли и выплаты дивидендов. "Каскол", видя результаты работы группы, относился к этому спокойно и соглашался с тем, что средства направлялись на развитие "Волга-Днепр". Поэтому необходимости в создании центра прибыли не было. Компании группы находятся в разных юрисдикциях, у них своя отчетность и стандарты. Думается, что акционеры, которые задают этот вопрос, будут удовлетворены, ознакомившись с отчетностью за 2006 год. Да, итоги 2005 года действительно показали убытки. По итогам 2006 года прибыль будет получена, в том числе и по авиакомпании "Волга-Днепр". Ее размер за 2006 год составит 289,3 млн. руб. при выручке в 11,2 млрд. руб. Что касается выплаты дивидендов, то этот вопрос будет решаться советом директоров и акционерами.

- С какой целью AirBridgeCargo была выделена в отдельную компанию, и что же в действительности произошло с лицензиями?

- Регулярные перевозки мы начинали развивать в рамках авиакомпании "Волга-Днепр". С самого начала проекта были очевидны существенные различия в стандартах производственной и сбытовой деятельности регулярных грузовых перевозок по сравнению с чартерными. Кроме того, на определенном этапе возникла необходимость возложить полную ответственность на руководителей проекта AirBridgeCargo за результаты своей деятельности. Для этой цели в начале был создан филиал, который затем был преобразован в самостоятельную авиакомпанию. В октябре 2006 года AirBridgeCargo получила сертификат эксплуатанта и статус самостоятельной компании в рамках группы. Лицензии на выполнение регулярных полетов были переданы компании AirBridgeCargo, поскольку авиакомпании "Волга-Днепр" они уже не были нужны. Все остальные лицензии (выданные отдельными странами на перевозку опасных грузов и пр.), необходимые для чартерного бизнеса, остались у авиакомпании "Волга-Днепр".

- Кто сейчас является собственником ООО "Эйр-Бридж Карго", и какое отношение ООО имеет к авиакомпании "Волга-Днепр"?

- ABC входит в группу компаний "Волга-Днепр".

Сейчас идет процесс консолидации группы, в связи с чем проводится ряд технических операций. На сегодня акционером АВС является "техническая" компания "Алькор-Инвест". В ближайшее время она перестанет быть собственником авиакомпании.

- Не так давно представители авиакомпании "Волга-Днепр" заявляли, что десять Ан-124 "Руслан" до сих пор находятся на балансе авиакомпании и являются залогом по банковским кредитам. Почему же в тех материалах, которые были представлены акционерам к 24 марта 2007 года, это имущество не значится на балансе компании?

- Все десять машин находятся на балансе авиакомпании "Волга-Днепр", никуда не перемещались и пере-

мещаться не будут. Часть из них действительно является обеспечением залога в банках. Как таковой описи имущества в тех материалах, которые были представлены акционерам, не было. Отчетность за 2006 год, сданная "Волга-Днепр" в налоговую инспекцию, подтверждает все сказанное. Чем руководствовались акционеры, делая заявление, что это имущество не значится на балансе компании, мне непонятно.

*Сергей СТАРИКОВ*

*источник: газета "RBC Daily"  
16.04.07*

## СУ-35 ПРОТИВ SUPER HORNET

### **Российские компании пытаются завоевать латиноамериканские рынки вооружений.**

На выставках вооружений далеко не все привезенные за тридевять земель экспонаты пользуются успехом. Далеко не всегда связанные с тем или иным видом оружия планы сбываются. Не стала исключением и шестая Международная выставка и конференция по аэрокосмическим и оборонным технологиям LAAD-2007 в бразильском городе Рио-де-Жанейро. В кулуарах выставки говорят, например, что центральному конструкторскому бюро морской техники "Рубин" из Санкт-Петербурга успех не сопутствовал: зачем, мол, ехать за экватор и предлагать там свою продукцию, если бразильцы уже заключили договор с Германией и немцы строят им свою субмарину.

В то же время такой постоянный участник выставок, как Уральский оптико-механический завод (УОМЗ), хотя и "выкатил" традиционную гамму своей продукции, договоров назаклучает и в этом далеком регионе. Причина проста: УОМЗ продает оборудование, которое можно поставить на любые летательные аппараты, неважно, отечественного или иностранного производства. Общепризнанный факт, что российские производители оружия много теряли, когда закидывались на продаже именно конечного изделия. Традиционно пользуется успехом вертолетная техника. Скоро Чили объявит тендер на закупку легкого и тяжелого вертолета. И если с легким у россиян проблемы, то в качестве тяжелого в конкурсе, скорее всего, поучаствует Ми-117.

Но есть на выставке экспонаты-лидеры, экспонаты, устремленные в будущее. Возле них чаще возникает скопление посетителей и официальных делегаций, с ними российские торговцы вооружением связывают надежды на будущие контракты. Обзореватель "Времени новостей" Николай Порошков обошел эти экспонаты и побеседовал с создателями уникальной техники.

### **"МЫ ОПРЕДЕЛЯЕМ, НАСКОЛЬКО ВЕЛИКО ОТКЛОНЕНИЕ ВЫСОТНЫХ ЗДАНИЙ МОСКВЫ"**

Олег Соколов, руководитель отдела маркетинга НИИ космического приборостроения:

- Мы впервые участвуем в выставке в Южной Америке, хотя о глобальной навигационной спутниковой системе (ГЛОНАСС) здесь, разумеется, знают. Сейчас у нас, по сути, демонстрация флага. Привезли сюда предложения по всем услугам, которые может предоставить ГЛОНАСС. Относительно недавно наш НИИ космического приборостроения (НИИ КП) был назначен головной организацией по системе ГЛОНАСС. Мы и до того разрабатывали наземное и бортовое оборудование спутников для этой системы. Это наземные приемники для точного определения координат, станции управления системой, которые осуществляют координацию по времени, обработку информации о состоянии ГЛОНАСС и прочее.

Однако мы не ограничиваемся самой системой - на ее базе делаем дополнительные системы, которые используют услуги ГЛОНАСС. Это, в частности, система мониторинга транспорта для отслеживания грузов. Делаем системы мониторинга автомобильного движения. Такие системы уже действуют в Калужской и Ярославской областях. Кроме того, нами создана федеральная система мониторинга особо опасных объектов и грузов. Делаем и чисто прикладные вещи. Для правительства Москвы определяем точное положение высотных зданий столицы - есть ли у них отклонение по вертикали, и насколько оно велико. Это система дифференциальной коррекции на базе спутниковой информации.

- Но ведь ГЛОНАСС дает определение местоположения только до 1-3 метров. Сильно может высотка раскачаться...

- В системе дифференциальной коррекции счет идет уже на сантиметры.

- Посетителей наверняка интересует, когда система ГЛОНАСС заработает в полном объеме?

- Вы, наверное, помните: в 90-е годы ГЛОНАСС была развернута полностью, все 24 спутника. Потом грянул кризис, космические аппараты, имея ограниченный ресурс, постепенно выходили из строя, их нечем было заменить. В 2005 году была принята федеральная целевая программа по восстановлению системы к 2010-2015 годам, а в прошлом году президент России поставил задачу ускорить процесс. И к 2008 году система ГЛОНАСС будет иметь 18 спутников. Этого достаточно, чтобы покрыть всю территорию Рос-

сии. Но некоторые области не могут быть покрыты полностью на какое-то время - для стопроцентного покрытия (в любой момент и в любой точке) нужны 24 аппарата. У новых аппаратов "ГЛОНАСС-М" срок службы 5-7 лет. В следующем году будем запускать "ГЛОНАСС-К" со сроком службы 10-12 лет.

- На каких заказчиков вы рассчитываете в Бразилии?

- Сейчас некоторые страны мира выпускают приемники, которые будут принимать сигналы как американской системы GPS, так и нашей, а в перспективе и европейской "Галилео". Тут нам есть за что побороться, могли бы предложить свой неплохой наземный приемник. Тем более что в России с прошлого года требуется оснащать приемниками ГЛОНАСС все самолеты, автомобили, корабли. И мы работаем в этом направлении. А завтра, вполне возможно, такой закон примут и в Бразилии. И начнется конкурентная борьба за предоставление ей наземных приемников. Мы наверняка будем в этом участвовать. Однако для нас более интересно внедрение систем, о которых я сказал в начале нашего разговора. Это наше уникальное ноу-хау. Бразилия, как и Россия, обширная страна, и наши технологии здесь востребованы.

### "У РД-171 ВОООЩЕ САМАЯ БОЛЬШАЯ ТЯГА В МИРЕ"

Игорь Фатуев, заместитель генерального конструктора - заместитель директора КБ НПО "Энергомаш":

- На нашей экспозиции представлены несколько ракетных двигателей: один уже много лет используется на ракете "Протон", кроме него - РД-191 для ракеты "Ангара", РД-180 для американской ракеты "Атлас" и РД-171, который используется в ракете "Зенит" в программе запуска с морской платформы в районе экватора. Два последних находятся в серийном производстве, РД-191 пока в разработке.

- Что позволяет руководству "Роскосмоса" говорить об этих двигателях, называя их уникальными, единственными в своем роде, не имеющими конкурентов?

- Двигатели кислородно-керосиновой серии последних лет разработки действительно имеют непревзойденные характеристики. У РД-171 вообще самая большая тяга в мире, он экономичен. В свое время он разрабатывался в двух вариантах - для ракет "Зенит" и "Энергия". Последний был сертифицирован на десять полетных использований. Это первый шаг к прообразу двигателя многократного применения. Он имеет колоссальную летную статистику и подтвердил свою надежность. На его базе создавался двигатель для американской программы. РД-191 по главным элементам и отдельным агрегатам близок к своему прототипу. У всех этих двигателей очень большая надежность, подтвержденная практикой. При изготовлении двигателей мы реализуем уникальные технологии, которых в США нет, воспроизвести наши двигатели они не могут.

- Как давно вы поставляете ракетные двигатели американцам?

- С 1999 года регулярно каждый год поставляем по несколько двигателей, всего поставили свыше 30.

- Что ожидаете от визита в Рио-де-Жанейро?

- Бразилия начинает широко развивать свою космическую программу, и мы хотим, чтобы они лучше знали нас, а мы - их. Собственно, на LAAD-2007 произошел первый контакт, установление областей взаим-

ного интереса. Бразильское космическое агентство намерено разработать ракету-носитель. Возможно, потребует какая-то наша помощь, возможно, сложится кооперация. Сегодня наше предприятие - ведущее в мире по разработке и производству мощных запасных ракетных двигателей. В прошлом году в мире было запущено в космос свыше 60 ракет, более 40% оснащено нашими двигателями.

### "У НАС ЗАДАЧА - ПРЕВОСХОДИТЬ ВСЕ ПОСЛЕДНИЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ"

Константин Максаков, заместитель главного конструктора фирмы "Сухой":

- Мы выставляем в Бразилии Су-35 за рубежом в третий раз. До этого были Лондон и Джухай. Это самолет поколения "4++". Его предшественники - самолеты поколения "4+": Су-30МКИ, Су-30МК2. Потребовался промежуток между ними и пятым поколением, чтобы создать комплекс бортового оборудования, близкий или аналогичный по возможностям и структуре пятому поколению.

- За счет чего получился самолет поколения "4++"?

- За счет набора новых параметров - планер, авионика, двигатели, интегрированный комплекс бортового оборудования, оружие - этот самолет сможет работать одновременно по восьми воздушным целям, а обнаруживать и видеть - 30, может атаковать одновременно четыре наземные цели, из них две поражать. Может выполнять роль воздушного командного пункта - управлять боевой группой.

- Кто-то из иностранных покупателей уже интересуется новой машиной?

- Интерес широкий - Бразилия, Венесуэла, где уже есть четыре Су-30МК2. На следующих этапах предусматривается возможность поставки Су-35.

- Какой иностранный самолет можно поставить рядом с Су-35?

- У нас задача: превосходить все последние зарубежные достижения - F-18 Super Hornet, Rafale, даже F-22 - по ряду параметров.

- Российско-индийское предприятие "Брамос" здесь демонстрирует намерения установить свою ракету на самолет типа "Су". На Су-35 тоже?

- Это возможно.

- В российские ВВС Су-35 будет поставляться?

- Конечно. Как только мы продвинемся в разработку до приличного уровня, реализуем проект и для наших ВВС, но на более высоком уровне.

- В какой стадии готовности сегодня ваша новинка?

- Опытные самолеты в завершающей стадии постройки. Первый испытательный полет, надеюсь, пройдет уже в этом году.

Николай ПОРОСКОВ

источник: газета "Время новостей"  
23.04.07

## О. ПАНТЕЛЕЕВ: ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ САМОЛЕТОВ ПОЗИТИВНО СКАЗЫВАЕТСЯ НА ЦЕНОВОМ ПРЕДЛОЖЕНИИ

**В эфире СИТИ-FM руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев высказал мнение о ситуации на рынке авиавоздушных перевозок.**

Авиакомпания "Сибирь" создает чартерную авиакомпанию. На первых порах новый перевозчик - S7 Charter - получит часть самолетов "Сибири" - Ил-86, Airbus A310 и Boeing 737-400.

Однако к 2011 году флот S7 Charter существенно расширится. Группа компаний S7, лизинговая компания Cramington и американская авиастроительная компания Boeing уже подписали контракт на поставку десяти новых среднемагистральных самолетов Boeing 737-800 нового поколения. Эта машина рассчитана на 189 пассажиров, максимальная дальность полета - почти пять с половиной тысяч километров.

Пока стороны называли только каталожную стоимость сделки - 705 миллионов долларов. Однако, с учетом традиционных скидок, сумма контракта может составить около четырехсот миллионов долларов.

Создание нового бизнеса в S7 Charter объясняют его возросшими масштабами. В прошлом году чартерными рейсами "Сибирь" перевезла более миллиона человек, то есть чуть меньше четверти от общего объема перевозок. На этом направлении компания заработала больше ста восьмидесяти миллионов долларов. Весь рынок чартерных перевозок сегодня оценивается в два с половиной миллиарда долларов в год. Изменится ли расстановка сил на этом рынке?

Сейчас в прямом эфире радио СИТИ-FM руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев.

- Изменится ли расстановка сил на рынке чартерных авиаперевозок?

- Чтобы изменить расстановку сил, необходимо вводить дополнительные провозные емкости, ставить на линию новые самолеты, потому что важнейшим ограничением для расширения бизнеса является именно отсутствие современной техники. Поэтому выведение чартерного бизнеса в авиакомпании S7 повысит внутреннюю эффективность компании и позволит увеличить перевозки, но сама компания S7 предполагает, что рост будет порядка 10%.

- Насколько сильна сейчас конкуренция на рынке чартерных авиаперевозок?

- Конкуренция достаточно сильна, потому что этот сегмент сейчас востребован, но при этом ключевые игроки ("Трансаэро", S7 и другие) заявляют о том, что сегодня количество заявок со стороны туристической отрасли несколько превышает возможности авиакомпаний, поэтому тот, кто получает и ставит на рейсы новые самолеты, имеет возможность нарастить свои перевозки и получить большую долю на рынке.

- Как введение в авиапарк новых самолетов изменит ситуацию на рынке? Как это отразится на нас с вами?

- Введение новых самолетов позитивно сказывается на ценовом предложении, в частности, когда авиакомпания "Трансаэро" ввела в свой парк самолеты Boeing 747, они смогли предложить кресло по приемлемой стоимости, при этом обеспечив минимальную себестоимость для себя. И конкуренция между авиакомпаниями позитивно влияет на цену кресла.

- Последуют ли примеру "Сибири" другие авиакомпании?

- Я не думаю, чтобы это было настойчивой необходимостью, если говорить именно о выделении бизнеса чартерных перевозок в отдельное предприятие. "Аэрофлот" в свое время обсуждал такую возможность, однако до сих пор чартерной дочке "Аэрофлота" создано не было. Многие компании, которые являются лидерами этого рынка, успешно совмещают оба вида бизнеса, несмотря на то, что они не похожи друг на друга. Это регулярные чартерные перевозки, но в рамках одного юридического лица.

- "Сибирь" на чартер будет выделять новые самолеты?

- Да, в дальнейшем те самолеты, которые будут приобретаться (Boeing 737-800), могут быть использованы именно на чартерах. Первым покупателем этих Boeing, который получил свои самолеты почти 10 лет назад, была тоже чартерная компания.

- Другие авиакомпании тоже на чартерных рейсах будут использовать новые самолеты?

- Из-за низкой топливной эффективности самолеты Ил-86 почти ушли с регулярных маршрутов. В то же время при полной загрузке - порядка 300 с лишним кресел - Ил-86, несмотря на то, что он потребляет очень много керосина, может себя оправдывать и привозить с каждого рейса прибыль. Но этого удастся достичь почти исключительно на чартерных линиях.

*источник: радиостанция "СИТИ -FM"  
27.04.07*

### НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

## ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИННОЙ В ЖИЗНЬ

**Автор книги - Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель России, член Клуба авиастроителей Владимир Николаевич Кондауров.**

Цена книги - 420 руб. (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, Бутырская улица, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

*новости переведены с зарубежных web-сайтов  
специально для Клуба авиастроителей*

## SIEMENS ПОСТАВЛЯЕТ КОМПРЕССОРЫ В КИТАЙ

**Компания Siemens Power Generation получила несколько заказов на поставку компрессоров и компрессорных линий в Китай. Общая стоимость заказов составляет более 42 миллионов евро.**

Согласно условиям контракта, заключенного с недавно созданным совместным предприятием Yisheng Dahua Petrochemical, Siemens PG осуществит поставку двух компрессорных линий для завода по производству РТА в Даляне на северо-востоке Китая. Далянский завод производит 1,2 миллиона тонн РТА в год. Белый порошок используется в производстве синтетических материалов, таких как полиэфир и полиэтилен. В прошлом году мировой спрос на РТА вырос на 30 миллионов тонн. Две одинаковые компрессорные линии будут состоять из пятиступенчатого воздушного компрессора и турбины радиального

расширения. Они будут приводиться в движение паровыми турбинами SST-600.

Siemens PG также получила заказ от компании Linde Engineering. Новое месторождение в Цаофейдэне, расположенное в 220 км северо-восточнее Пекина, будет оснащено двумя компрессорами Siemens высокого давления и двумя компрессорами на азотных продуктах.

Siemens также поставит компрессорную линию, состоящую из радиального одновалного компрессора STC-SH и компрессоров высокого давления STC-GV, на химический завод, принадлежащий компании Huainan Chemical Group. Еще два компрессора будут применяться для поставки кислорода на химическую фабрику в Хуайнэне на юго-востоке Китая.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
21.03.07*

## ЕС ОТКРЫВАЕТ НОВЫЙ ЦЕНТР ПО ИЗУЧЕНИЮ ГАЗОВЫХ ТУРБИН В УНИВЕРСИТЕТЕ КАРДИФФА

**В конце этого года начнет свою работу новый Центр исследований газовых турбин при Кардиффском университете в британском Уэльсе. Основой исследований станут технологии, позволяющие эксплуатировать газовые турбины на более чистом и более эффективном топливе.**

Европейский Союз выделил 5,7 миллионов евро из своих структурных фондов на создание института, который будет работать над улучшением конструкции газовых турбин и производить испытания более чистых сортов топлива для авиации и силовой промышленности. Регион, в котором будет построен центр, находится на первом месте в списке ассигнований из структурных фондов ЕС как один из самых бедных регионов Европейского Союза.

Основные испытательные установки предоставлены центру одной из промышленных компаний, финансовую поддержку оказало правительство Уэльса, а также ЕС. Центр будет одним из немногих институтов такого типа в мире.

Профессор Фил Боуэн (Phil Bowen) из Высшей школы инжиниринга заявил: "Центр исследований газовых турбин позволит нам сделать свой вклад в достижении глобальных и локальных целей по снижению выбросов, одновременно заботясь о прибыли для местной экономики. Мы рассчитываем на то, что через определенное время вокруг Центра исследования газовых турбин сформируется кластер высокотех-

нологических компаний, привлеченных его высококлассными исследовательскими мощностями".

В настоящий момент в центре производится установка камеры внутреннего сгорания для отбора проб газа и камеры сгорания высокого давления для исследования поведения газов в выхлопах.

Область исследований будет включать в себя выбросы электростанций и контроль качества воздуха, влияние частиц на формирование облаков, альтернативные виды топлива.

К моменту открытия центра в конце этого года ЕС планирует начать первый исследовательский проект, в рамках которого свое применение найдут разработки центра. Проект будет посвящен испытаниям альтернативного жидкого и газообразного топлива, производимого из биомассы, эмиссионных газов, включая метан и смеси водорода, продуктов газификации угля и различных видов биотоплива.

Первый министр правительства Уэльса Родри Морган (Rhodri Morgan) заявил: "То, что создается сейчас, представляет собой исследовательский центр мирового класса по изучению энергии". "Уже сейчас создание Центра играет ключевую роль в тестировании и развитии альтернативных источников энергии и станет значимым вкладом на пути к уменьшению выбросов углекислого газа и борьбы с глобальным потеплением", - добавил он.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.innovations-report.de](http://www.innovations-report.de)  
04.04.07*

## ROLLS-ROYCE ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ С ВМС США

**Компания Rolls-Royce выбрана в качестве поставщика американских военно-морских сил. Один из самых мощных боевых кораблей, которые США планируют построить в ближайшее время, будет оснащен четырьмя газотурбинными генераторными установками MT30. Они будут установлены на двух эсминцах типа DDG-1000 Zumwalt.**

Производство установок MT30 мощностью 36 МВ каждая начнется в 2009 году. В настоящее время генераторная установка MT30 обеспечивает энергией тестовую наземную станцию флота США в Филадельфии.

Этот генератор будет также установлен на двух новых береговых кораблях Lockheed Martin.

Данные суда отличаются технологическими новшествами как в вооружении, так и в конструкции силовой установки. Они созданы для выполнения различных задач, включая береговую атаку и доминирование на поле боя. Корабли планируется построить на верфях компаний Northrop Grumman в Миссисипи и General Dynamics Bath Iron Works в Мэне, США. Поставка первого корабля американским вооруженным силам запланирована на 2012 год.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.rolls-royce.com](http://www.rolls-royce.com)  
26.03.07*

## SIEMENS ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В НИДЕРЛАНДАХ

**Siemens Power Generation (PG) получила контракт на строительство под ключ электростанции комбинированного цикла в Нидерландах. Клиентом, заказавшим строительство электростанции в городе Флиссинген-Ост, является совместное предприятие, принадлежащее нидерландской компании DELTA Energy и французской Electricite de France International (EFI). Совместное предприятие будет эксплуатировать электростанцию, которую планируется запустить весной 2009 года. Общая стоимость контракта, включая долгосрочное обслуживание, оценивается в 550 миллионов евро.**

После постройки электростанции комбинированного цикла для Rijnmond Energy, в рамках которой компания осуществляла поставку основных компонентов, новая электростанция во Флиссингене станет первым строительством "под ключ", заказанным у Siemens с момента демонополизации датского энергетического рынка в 2000 году. Станция будет построена с нуля в юго-восточной части Нидерландов в про-

винции Зеландия. Электростанция, работающая на природном газе, будет обладать установленной мощностью 870 МВ и обеспечивать электроэнергией нужды почти двух миллионов домохозяйств. Объем поставки включает две газовые турбины типа SGT5-4000F, две паровые турбины SST5-5000, два генератора водного охлаждения и все необходимое электротехническое и контрольно-измерительное оборудование. Компания также будет осуществлять эксплуатацию электростанции на протяжении 15 лет.

"Постройка нашими компаниями новой высокоэффективной электростанции комбинированного цикла станет явным доказательством возможности надежного и ориентированного на будущее производства электроэнергии", - говорит Клаус Фогес (-Klaus Voges), президент Siemens Power Generation. - Станция наглядно показывает возможности гармоничного совмещения гарантированной подачи энергии, экономной эксплуатации и высоких экологических стандартов".

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам  
[www.powergeneration.siemens.com](http://www.powergeneration.siemens.com)  
30.03.07*

## ALSTOM: КОНТРАКТ С МОСЭНЕРГО

**Компания Alstom подписала контракт на эксплуатацию и техническое обслуживание ТЭЦ №26 в Москве, принадлежащей компании Мосэнерго. Это первый долгосрочный контракт компании в России, в него входит поставка деталей и эксплуатационное обслуживание газовой турбины GT26, ее генератора и вспомогательных устройств в течение четырехлетнего периода.**

Контракт на эксплуатацию и техническое обслуживание последовал за сквозным контрактом, кото-

рый был подписан между Мосэнерго, Alstom и его российским партнером, ЭнергоМашиностроительным Альянсом, в 2006 году, и включает в себя поставку и создание установки комбинированного цикла, в которую входят газовая турбина GT26, паровая турбина, два генератора, теплоутилизационный парогенератор и система управления всей станцией. Запуск установки намечен на 2009 год.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.dieselpub.com](http://www.dieselpub.com)  
04.04.07*

## СОЛНЕЧНАЯ ЭНЕРГИЯ В БОЛЬШИХ МАСШТАБАХ

### Испытания линейных коллекторов Френеля на солярно-термальных электростанциях.

К 2050 году около половины мировых потребностей в энергии будет покрывать энергия, полученная из возобновляемых источников, базирующихся на известных уже сегодня технологиях. Это подтверждает текущее развитие событий, когда выработка электроэнергии из солнечной энергии приобретает все большую роль. Наряду с фотовольтаикой главным источником добычи солнечной энергии в больших масштабах являются солярно-термальные электростанции.

Оптимизация компонентов таких электростанций, а также теоретическое исследование новых концепций в последние годы производится в институте им. Фраунгофера. В настоящее время в сотрудничестве с партнерами из различных областей промышленности и науки под руководством германской компании MAN Ferrostaal Power Industry GmbH строится новая демонстрационная установка в Южной Испании. Целью проекта является коммерциализация линейных коллекторов Френеля и их применение в солярно-термальных электростанциях.

Фрайбургский институт представит техническую концепцию и некоторые детали на Ганноверской выставке с 16 до 20 апреля на общем стенде института им. Фраунгофера "Energie".

В обычных солярно-термальных электростанциях солнечный свет фокусируется при помощи зеркала на специальной абсорбирующей трубе, по которой течет термическая жидкость, нагреваемая солнечным теплом. Пар, который производится в теплообменном устройстве, при помощи турбины и генератора превращается в электрический ток. Среди систем линейной концентрации различают классические желобковые системы и новую конструкцию на основе коллектора Френеля с вторичными зеркалами. Особенностью коллектора Френеля является то, что поверхности, концентрирующие солнечный свет, состоят из большого количества наставленных друг на друга плоских зеркал. Солнечные лучи фокусируются на находящейся в центре зеркального поля

собирающей трубе с высокоселективным покрытием.

Институт Фраунгофера внес существенный вклад в разработку и подготовку к эксплуатации ключевых компонентов станции, таких как абсорбирующая труба, вторичное зеркало, первичное зеркальное поле и система его регулирования. Одновременно фрайбургские исследователи на базе теоретических исследований и ряда определенных условий в солнечных странах рассчитали себестоимость производства электроэнергии, которая не будет превышать 0,12 евро за кВт·ч.

Следующей целью станет подтверждение технических возможностей продукта в реальных условиях эксплуатации. Для этого на платформе Соляр-де-Альмерия в Южной Испании создается коллекторная линия длиной 100 м, которая будет служить демонстрационной и тестовой установкой. Институт Фраунгофера и германский Центр авиационных и космических технологий (DLR) будут проводить измерения оптических и термических свойств установки. Промышленные партнеры, компании MAN и Solar Power, нацелены на скорейшую коммерциализацию данной технологии.

Наряду с выводом на рынок коллекторных систем Френеля, партнеры намереваются также разработать новые конструкции для электростанций малой и средней мощности. Такие электростанции обеспечивают небольшой инвестиционный риск и оснащены мини-ТЭЦ. Это поможет создать новые рынки сбыта для производителей концентрирующих коллекторов и тепловых моторов, прежде всего в Южной Европе, Северной Африке и на Ближнем Востоке.

Постройка электростанции в Альмерия осуществляется при финансовой поддержке германского Министерства охраны природы и безопасности реакторов. Потенциалу возобновляемых источников энергии посвящена и рецензия на проект, размещенная в вестнике "Welt im Wandel".

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.ise.fraunhofer.de](http://www.ise.fraunhofer.de)  
05.04.07*

## ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ GE ДЛЯ СТАНЦИИ В КАНЗАСЕ

### GE Energy получила несколько контрактов общей стоимостью примерно в 145 миллионов долларов на поставку четырех авиационных газовых турбин LM6000 и трех газовых турбин усиленного типа Frame 7FA для компании Westar Energy Inc.

Турбины будут установлены на запасной электростанции пиковой нагрузки в Канзасе, США. Новая электростанция в городе Эмпория будет работать на природном газе, покрывая периоды пиковых нагрузок и добавляя 625 МВ электроэнергии в электросеть компании Westar. Компания приняла решение построить

новую электростанцию из-за рекордных пиковых нагрузок и дефицита электроэнергии в Канзасе, имевших место прошлым летом. В дополнение к оборудованию GE обеспечит техническое обеспечение для начальной фазы проекта. Каждая из газовых турбин типа LM6000 будет обладать мощностью в 41 МВ и производиться на заводе GE в Хьюстоне, штат Техас, и Эвендейле, штат Огайо. Установки будут поставлены в течение третьего и четвертого квартала 2007 года, ввод в коммерческую эксплуатацию намечен на лето 2008 года.

*источник: Клуб авиастроителей  
по материалам [www.ge.com/energy](http://www.ge.com/energy)  
04.04.07*

## 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**



## ОТЧЕТ МОЛОДЕЖНОЙ ДЕЛЕГАЦИИ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ О ПОЕЗДКЕ НА II РОССИЙСКО-ГЕРМАНСКУЮ СТУДЕНЧЕСКУЮ КОНФЕРЕНЦИЮ ПО ИНФОРМАЦИОННЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ И КОММУНИКАЦИЯМ "ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СОВРЕМЕННОЙ ЖИЗНИ"

**Андрей Киселев, член Клуба авиастроителей,  
студент МГТУ им. Баумана:**

Главной целью нашей поездки на конференцию была попытка создания общественных связей на международном уровне, инициация заинтересованности в проектах Клуба возможными зарубежными партнерами - учащимися, студентами.

Смысл участия в событии, посвященном информационным технологиям, связан прежде всего с тем, что Клуб является коммуникационно открытым сообществом, что подразумевает стремление к партнерству как на национальном, так и на международном уровне.

Технологии современного мира способствуют легкому взаимодействию людей на больших расстояниях. Это не в последнюю очередь стало поводом для участия в конференции. Безусловно, Клубу интересны новые коммуникационные технологии, способствующие созданию и развитию сообщества людей, сопричастных авиации - и занимающихся ею в качестве профессиональной деятельности, и интересующихся в виде увлечения.

К достижению главной цели члены делегации, посоветовавшись до поездки с экспертами Клуба, условились идти по следующему пути. Необходимо было заинтересовать людей, принимающих участие в конференции, существующими проектами Клуба, глубиной интереса к вопросам авиации, обсудить возможности совместной деятельности.

Краеугольным камнем доклада молодежной делегации Клуба как средства создания нужного интереса со стороны немецких коллег стал вопрос о создании при помощи современных коммуникационных технологий Многофункциональных интересов обществ (МИО), посвященных истории, теории и развитию авиации.

Подобного рода МИО уже существуют в той или иной форме. Они являются мощным инструментом формирования связей между людьми и проявляют себя не только в виртуальной форме "сетевых" интернет-сообществ, но и работают реально, объединяя людей в рамках работы над проектами.

Применительно к авиации можно ожидать, что механизм МИО позволит открыть новые возможности в сферах, связанных с изучением истории авиастро-

ения, его теоретических основ, различных производственных технологий, включая обмен опытом, поиск и установление контактов с партнерами, разделяющими страсть и интерес к авиации.

Также МИО являются очень эффективным методом повышения конкурентоспособности, поскольку люди, вовлеченные в них, получают редкий шанс наблюдать развитие рынка кадров, технологий, методик управления в режиме on-line, делиться своим опытом ошибок и прорывов - причем, все это на уровне международного сообщества.

Клуб авиастроителей по своей сути и является примером МИО. Однако область его действия ограничена, также как и пути вступления в Клуб, что, естественно, сужает возможность взаимодействия с коммуникационной системой Клуба. При условии создания новой, общедоступной системы, интегрированной в Интернет, легкодоступной и привлекательной, мы смогли бы организовать сильное объединение людей, мысли и действия которых направлены на авиацию и ее развитие.

Начальным избранным нами средством построения общедоступной связи явился ряд социальных сервисов Web 2.0, разработанных компанией Intel. Выдвигая Web 2.0 в своем проекте, мы предлагали реальный пример средств интеграции и при этом сообщали, что у нас уже есть мысли и они далеко не просто красивые слова лозунга "Нам нужны средства коммуникации!".

Участникам конференции мы предложили на время влиться в наше уже существующее авиационное МИО, взяв на себя роль экспертов в области коммуникационных и информационных технологий, выдвигающих технологические решения по реализации объединения.

У делегации есть абсолютная уверенность в том, что главная цель была бы достигнута в полной мере, если бы не ряд вполне объективных обстоятельств, по нашему мнению, не позволивших нам воплотить намеченный план в реальность.

Мы признательны организаторам конференции за хороший уровень проведения этого события - этого мы бы никогда не взяли бы отрицать. Однако, несмотря на то, что официальная поддержка мероприятия очень сильна - конференцию поддерживают немецкие региональные власти и консульство России в Гер-

мании, - при этом в реальности представители этих органов приезжают лишь на открытие и становятся недоступными сразу после первых докладов, так как попросту уезжают.

Те люди, которые поддерживают конференцию по тематической принадлежности, оказались глухи к нашим предложениям, со своей стороны не проявив никакой инициативы. Вполне ясно, что инициативу должны были проявлять представители Клуба, поэтому активность наша была высока, а средств, примененных нами в вербальном и невербальном контакте, испробовано немало.

Вероятно, была избрана не та стратегия. Но вероятнее всего то, что дальнейший ход конференции был организован таким образом, что было очень сложно даже обсуждать какие-то вопросы, которые стали бы дверьми между нашими западными коллегами и нами. При всем при этом члены конференции обнаружили невероятное незнание и непонимание того, что есть авиация вообще. Доходило до того, что приходилось говорить, что самолетики, вертолетики, шары воздушные - это все авиация.

Видимо, именно в какой-то "житейской косности" людей лежит, по нашему мнению, главная причина того, что миссия, возложенная на делегацию, не смогла быть полноценно выполнена. Однако делегация признает, что стратегия установления связей была выбрана правильно.

С другой стороны, Клуб упрочил связи с организаторами конференции - Международной академией менеджмента и технологии и с членами ее правления. Поскольку Академия уже не первый год занимается "соединением" российских и немецких коллег в самых различных областях, ее помощь в следующих, возможно, более крупномасштабных мероприятиях, организованных по совместной инициативе, могла бы быть очень большой.

Поездка также дала видение склада мышления немецких партнеров, а также понимание нашей стратегии ввиду этого склада. Видя уровень и систему организации подобного рода конференций, Клуб получил мощный идейный импульс создания подобной конференций и у нас, в России, где Клуб стал бы принимающей стороной, а международные партнеры были бы гостями.

**Степан Жилин, член Клуба авиастроителей,  
студент МГТУ им. Баумана:**

Думаю, начать повествование о поездке стоит с задач, поставленных передо мною и моим коллегой перед поездкой. Основная цель состояла в выступлении на студенческой конференции. Тема, выбранная нами, не была связана с нашими специальностями в университете, поэтому сделанный доклад носил научно-популярный характер.

Конференция состояла из огромного количества докладов на самые разные темы, начиная с проекта системы электронных паспортов и заканчивая использованием ЭВМ для расчета процессов, происходящих в доменных печах, и компьютерным велосимулятором. Однако все немецкие проекты имеют важную особенность. Они финансируются за счет института, и таким образом к концу обучения, на защиту, студент предоставляет свой проект, выполненный "в железе". Как объяснил мне один из студентов, в "прикладных" (а есть еще и "фундаментально-

теоретические") университетах обучение оплачивается будущей компанией-работодателем.

Целью нашей поездки было не только участие в молодежной конференции, но и попытка найти новых интересных и полезных людей, завязать контакты. К сожалению, на конференции присутствовало очень небольшое количество немецких студентов. В целом никто из немцев, за исключением нескольких ребят из России, учащихся в Бонне, к нам интереса не проявил. Тем не менее, все были очень дружелюбны. После общения с немецкими студентами хотелось бы отметить несколько основных отличий между их и нашими студентами.

Первое: уровень ораторского мастерства у немцев несравнимо выше. Как я узнал позже, этому уделяется особое место в учебной программе западных вузов. Второе: немецкие студенты получают качественное и современное, но очень узкое специальное образование. То есть, человек практически не способен просто поговорить на какие-то не связанные с его профессией темы, при этом будучи "сверхкомпетентным" в области своей деятельности.

По-моему, самое важное для Клуба "знакомство" - компания INTAMT, выступавшая организатором программы. Ее опыт в проведении подобных мероприятий, я считаю, представляет большой интерес, и наладить сотрудничество с этой фирмой было бы очень полезно.

Выставка CeBIT в Ганновере поразила, в первую очередь, своими масштабами. Наиболее широко была представлена техника китайских производителей.

Очень удивила меня и страсть немцев к рекламным ручкам, пакетам и т.д. Выставочные розыгрыши призов собирали огромные толпы людей. В заключение отмечу, что подобные выставки в России проводятся на сопоставимом и ничуть не худшем уровне.

Очень жаль, что во время пребывания в Ганновере мне не удалось побывать в знаменитом авиационном музее. Тем не менее, мои впечатления о поездке - очень и очень хорошие. К организационной части претензий никаких. Несмотря на пару мелких накладок, вся программа была проведена на очень высоком уровне. Гостиницы, еда, транспорт - ничто не вызвало нареканий.

Пересечение границ прошло для нас без неприятных приключений. Единственное, хотелось бы провести побольше свободного времени в каждом из городов. Так как большую часть информации, услышанной во время экскурсий, можно без труда найти в Интернете. А просто погулять, почувствовать атмосферу города было бы для меня гораздо интереснее.

Все ребята, в компании которых мы путешествовали, оказались очень общительными, со всеми быстро нашелся общий язык и общие темы для разговора, поэтому длинные автобусные переезды прошли незаметно. Но из-за накопившегося недосыпания - в автобусе спать могли не все - к концу программы многие очень устали.

В Москву все вернулись полными впечатлений и просто счастливыми, тем более что большинство из нас были в Европе впервые.

*Источник: Клуб авиастроителей  
18.04.07*



**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.**

## СОСТОЯЛАСЬ ВСЕРОССИЙСКАЯ ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ ОЛИМПИАДА ШКОЛЬНИКОВ

**16–20 апреля 2007 г. в МГТУ им. Н.Э. Баумана состоялась Всероссийская политехническая олимпиада школьников. Участие команды московских школьников в олимпиаде организовано Клубом авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы.**

Оргкомитет олимпиады возглавил ректор МГТУ им. Н.Э. Баумана, член-корреспондент Российской академии наук, профессор, доктор технических наук, действительный член Клуба авиастроителей Игорь Борисович Федоров.

Председатель жюри олимпиады - первый проректор - проректор по научной работе МГТУ им. Н.Э. Баумана, профессор, доктор технических наук Константин Евгеньевич Демихов.

Председатель методической комиссии олимпиады - академик Российской академии наук, заведующий кафедрой "Теория механизмов и машин" МГТУ им. Н.Э. Баумана, профессор, доктор технических наук Константин Васильевич Фролов.

Олимпиада проводилась в два тура (практический и теоретический).

Команда московских школьников состояла из победителей Московской региональной политехнической олимпиады школьников, проведенной Клубом авиастроителей по поручению Департамента образования города Москвы. В команду вошли:

- Белоусов Сергей - 11 класс, ГОУ "Гимназия №1528" Зеленоградского округа г. Москвы,

- Грачев Виктор - 11 класс, ГОУ СОШ №909 Зеленоградского округа г. Москвы,

- Зотов Иван - 11 класс, ГОУ "Лицей №1550" Северного округа г. Москвы,

- Князев Александр - 11 класс, ГОУ "Гимназия №1528" Зеленоградского округа г. Москвы,

- Коваленко Петр - 11 класс, ГОУ "Гимназия №1528" Зеленоградского округа г. Москвы,

- Левкин Роман - 11 класс, ГОУ "Гимназия №1528" Зеленоградского округа г. Москвы.

Член сборной Зотов Иван (Лицей №1550 города Москвы) по решению жюри Всероссийской политехнической олимпиады школьников занял 3-е место. Полученный им диплом победителя дает право на поступление в любой технический вуз России без вступительных испытаний (в соответствии с Законом Российской Федерации "Об образовании").

*источник:  
Клуб авиастроителей  
23.04.07*

**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**

## 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 извлечения 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/](http://WWW.ASMESCONFERENCES.ORG/TE07/)  
[WWW.EXPOMENU.RU](http://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 Общепольной 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](mailto:info@as-club.ru); [bull@as-club.ru](mailto:bull@as-club.ru)) или обычным письмом (127015, Россия, Москва, 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"